LA EXPANSIÓN HOLANDESA EN EL ATLÁNTICO

Ernst van den Boogaart, Pieter C. Emmer, Peter Klein y Kees Zandvliet

COLECCIONES
MAPFRE
1492

La expansión holandesa en el Atlántico es una historia de auge y ocaso. En un primer momento su presencia vino determinada por la larga lucha de los Países Bajos Septentrionales contra los Habsburgos españoles. Una vez lograda la independencia no pudo conseguir la hegemonía sobre España y Portugal, que se habían repartido las zonas de influencia en el Atlántico. Donde sí la logró sobre los dos países peninsulares fue en Asia. Más tarde surgió la rivalidad británico-holandesa por el control del Atlántico central y septentrional. Holanda salió derrotada. Es así como a partir de 1700 la participación neerlandesa en el comercio y la producción del Atlántico decae hasta el cinco por ciento, cuando era del cuarenta por ciento en 1650. Este auge y ocaso de la presencia holandesa en el Atlántico ha sido poco estudiado por la historiografía moderna. En este volumen, varios autores realizan una síntesis del estado actual de la cuestión.

Ernst van den Boogaart (Delf - Holanda, 1943). M. A. en Historia. Lecturer de la Algemene Hogeschool Amsterdam. Pieter C. Emmer (Haarlem - Holanda, 1944). Ph. D. Ciencias Económicas y M. A. Historia. Senior Lecturer Rijkuniversiteit te Leiden. Peter Klein (Viena, 1931). Ph. D. Ciencias Económicas. Profesor Rijksuniversiteit te Leiden. Kees Zandvliet (Wassenaar - Holanda, 1953). M. A. Historia.

Colección Mar y América

LA EXPANSIÓN HOLANDESA EN EL ATLÁNTICO, 1580-1800

Director coordinador: José Andrés-Gallego
Director de Colección: Fernando de Bordejé
Traducción: Godelieve M. J. Mertens
Diseño de cubierta: José Crespo

Paseo de Recoletos, 25 - 28004 Madrid
ISBN: 84-7100-225-6 (rústica)
ISBN: 84-7100-226-4 (cartoné)
Depósito legal: M. 26616-1992
Compuesto por Composiciones RALI, S. A.
Particular de Costa, 12-14 - Bilbao
Impreso en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
Carretera de Pinto a Fuenlabrada, s/n, km 20,800 (Madrid)
Impreso en España-Printed in Spain

ERNST VAN DEN BOOGAART - PIETER EMMER -
PETER KLEIN - KEES ZANDVLIET

LA EXPANSIÓN HOLANDESA EN EL ATLÁNTICO, 1580-1800



ÍNDICE



PREFACIO

La participación neerlandesa en la expansión europea constituye el relato de una historia de auge y ocaso. En un primer momento, la presencia neerlandesa en el Atlántico estaba estrechamente vinculada a la prolongada lucha de los Países Bajos Septentrionales contra los Habsburgos españoles.

En el continente, Holanda consiguió por fin su independencia, aunque en el mar solamente logró una hegemonía sobre España y Portugal en Asia, pero no en el Atlántico.

Una vez, establecidos por España y Portugal los ámbitos de influencia en el Atlántico, apareció la rivalidad británico-holandesa por la hegemonía en el Atlántico central y septentrional. En esta ocasión Holanda resultó derrotada.

Como resultado de ello, después de 1700 la participación neerlandesa en el comercio y la producción del Atlántico decaería hasta el cinco por ciento, mientras que dicha participación en 1650 ascendía a un cuarenta por ciento aproximadamente.

Esta historia de auge y ocaso de la presencia neerlandesa en el Atlántico apenas ha sido motivo de estudio para la historiografía moderna, si bien existen numerosos trabajos sobre temas particulares relacionados con la materia. En las siguientes páginas el lector encontrará una síntesis del actual estado de la cuestión. Los dos primeros capítulos son obra del catedrático Peter W. Klein, profesor de Historia Moderna en la Universidad Estatal de Leiden. Los capítulos III, IV y V los escribió el señor Ernst Van den Boogaart, del Instituto de Enseñanza de Profesores de la Universidad de Amsterdam. El señor Pieter C. Emmer, profesor de Expansión Europea en el Atlántico en la Univer-

sidad de Leiden, es el autor de los capítulos VI y VII, y el del capítulo VIII es el señor Kees Zandvliet, jefe del departamento cartográfico del Archivo Nacional de La Haya. También ha participado en la redacción de esta obra W.W. Klooster, colaborador del Instituto de Historia de la Expansión Europea de la Universidad Estatal de Leiden.

P.C. Emmer

Capítulo I

LA ECONOMÍA DE LOS PAÍSES BAJOS SEPTENTRIONALES ANTES DE 1650

Modelo básico del comercio neerlandés

Ya en épocas prehistóricas, los Países Bajos Septentrionales formaban, gracias a su situación natural en el delta de varios ríos en el noroeste de Europa, un nexo en las conexiones europeas del tráfico mercantil. Dependiendo de diversas circunstancias, la población de esta región aprovechó y utilizó con regularidad tal situación desempeñando una función mediadora en el comercio y en el trueque europeos. Por ejemplo, cuando en el siglo I después de Cristo el Rin se convirtió en la frontera natural del Imperio Romano, se desarrolló un activo comercio intrarregional a lo largo de esos ríos, con las tribus y pueblos situados fuera del Imperio, en parte debido a las necesidades militares de las guarniciones que estaban allí estacionadas. La red de ríos fue mejorada de forma artificial y alargada con canales, creándose así un cruce de vías comerciales en las cuatro direcciones del viento. Sin embargo, cuando a mediados del siglo III las guarniciones romanas se retiraron, parece que dicha función mediadora de la región ya no tuvo sentido. A este respecto, no obstante, se dispone de muy pocos datos fidedignos. De todas formas, parece ser que entre los siglos VII y IX hubo un nuevo florecimiento comercial que, para las proporciones económicas europeas de aquella época, incluso puede calificarse de excepcional. Este comercio «frisón», avanzado en cuanto a métodos y técnicas, se extendió a Inglaterra, Escandinavia y Renania, y se destacó claramente del estancamiento económico generalizado en Europa durante la Alta Edad Media. Su centro estaba distribuido por las regiones rurales de los actuales Países Bajos. Es probable que, dadas las circunstancias na-

turales, la población campesina dependiera excesivamente de la ganadería (ovejas) y buscara como complemento a sus medios de vida un empleo secundario en la actividad temporera del comercio y la navegación. En los lugares donde el dinero y el trueque consiguieron mantenerse, las prestaciones personales y los trabajos forzosos tenían un interés secundario para la organización de la vida social y económica, a diferencia de muchas otras regiones europeas. Sea lo que fuere, nacieron diferentes mercados y puertos a lo largo de los grandes ríos, tales como Dorestad, Witla y Domburg. Es sorprendente que ninguno de estos nudos de tráfico se convirtiera en un centro urbano importante. En la base del comercio frisón se encontraba una amalgama entre la empresa agrícola rural y la navegación. La medida en que el comercio frisón entre los años 800 y 1000 desapareció por deterioro y decaimiento o fue absorbido por los mercados más urbanos de la región del río IJssel, del Zuiderzee y de la región central del Rin —Utrecht, Deventer, Tiel, Zutphen, Nimega, Zaltbommel—, no está clara y es objeto de discusión.

Consta que estas ciudades interiores de los Países Bajos, además de Dordrecht en Holanda, en el oeste del país, eran las ciudades prominentes en los siglos XIII y XIV. Muchas, quizás incluso la mayoría de ellas, se habían unido a la Confederación de las Ciudades Hansa, bajo la dirección de Lübeck. De esta forma pertenecían a una red comercial que se extendía por toda la parte norte de Europa. Con ello, ya en la Baja Edad Media, se había construido un modelo comercial que durante siglos, por así decirlo, siguió constituyendo la base para la posición de los Países Bajos Septentrionales en todo el comercio al por mayor internacional. De la región báltica procedían los cereales y otros alimentos, así como materias primas, a cambio de sal, pescado, textiles, vino, bienes de lujo y productos industriales procedentes de la Europa occidental y suroccidental. A través del Rin y el Mosa, las conexiones del mercado neerlandés se extendían en dirección continental, por el mar del Norte, a Inglaterra y Escocia y las regiones costeras de Francia, así como a la Península Ibérica. En ello tuvo un significado crucial y decisivo el comercio en el mar Báltico. Posteriormente, las generaciones de los siglos XVII y XVIII seguirían hablando respetuosamente del «Comercio Madre».

El auge de Holanda y Zelanda

Entretanto, las provincias costeras occidentales de Holanda y Zelanda, que a partir del siglo XVI llevarían la voz cantante en el aspecto económico y comercial, habían desempeñado hasta avanzada la Edad Media un papel relativamente modesto. La explotación creciente y sistemática de la región mediante la construcción de diques y pólderes empezó muy tarde —entre los años 1000 y 1250—. Esto significaba que la feudalidad de la Alta Edad Media nunca arraigó fuertemente. En cambio, los métodos y las técnicas de explotación utilizados conllevaron la creación de una clase campesina libre que, mediante distritos de administración de aguas y superintendencias de los diques, dio una forma común a la organización de las aguas que era esencial para toda la existencia social. La enorme actividad de explotación entre los siglos XI y XIV fue seguida de un crecimiento demográfico muy fuerte. El excedente de población se estableció en otros lugares, en particular en el norte y este de Alemania, para comenzar a explotar nuevas tierras. No obstante, a partir del siglo XIII la población encontró empleo en las propias Holanda y Zelanda, en las diferentes ciudades industriales, mercantiles y comerciales que se estaban desarrollando. Quizás esto tuviera relación también con una modificación de la empresa campesina en ambas regiones.

La construcción de los pólderes se inició, en un principio, con vistas a la agricultura, especialmente en lo que se refiere a la explotación de cereales. Pero los alrededores, abundantes en agua, necesitaban avenamientos permanentes de las tierras, que con el tiempo se inclinaron, lo que hizo necesario sustituir la agricultura por la ganadería, produciéndose con ello una amenaza de escasez de cereales. Sin embargo, ya desde el siglo XIV habían evolucionado la pesca marítima y la navegación, y ahora también se desarrollaban la construcción naval y otras ramas de la industria. De ahí nació la importación de cereales a cambio de pescado, productos ganaderos y otras mercancías.

Después que el comercio a gran distancia había dependido principalmente de la navegación fluvial, es en el siglo XIII cuando empieza a adquirir cada vez más importancia el comercio marítimo. En el oeste, los viajes hacia los Países Bajos Meridionales y el norte de Francia se hicieron cada vez más por el mar, mientras que los marinos de las regiones costeras occidentales también participaban en la *Ommelands-*

vaart * hacia el mar Báltico alrededor del cabo Skager. Todo ello brindó a las provincias costeras occidentales la oportunidad de desarrollar un sistema de producción diferenciado. Oportunidad que fue aprovechada con mucho éxito, puesto que en los siglos XIV y XV los Países Bajos Septentrionales, a pesar de su relativo retraso con respecto a Brabante y Flandes en los Países Bajos Meridionales, ya pertenecían a las regiones más urbanizadas y más pobladas de Europa.

Aun así, no debe hacerse una imagen desmedida en cuanto a las proporciones de las ciudades de los Países Bajos Septentrionales en aquella época. La ciudad industrial y comercial más importante, Dordrecht, apenas contaba con 10.000 habitantes alrededor de 1350; y cincuenta años más tarde, la ciudad de Amsterdam, que luego sería metrópoli, contaba con menos de 4.500 personas. Cien años después, a finales del siglo XV y principios del XVI, esta cifra ya había aumentado a 12.000. Las demás ciudades de Zelanda y Holanda mostraron un crecimiento demográfico similar.

Los Países Bajos Orientales y Occidentales: diferentes niveles de crecimiento

Esta urbanización expansiva fue notable a la vista de la depresión agraria generalizada y duradera en la Baja Edad Media, que en muchas partes de Europa había causado un serio descenso de la población. Guerras civiles y no civiles, enfermedades epidémicas, cosechas fracasadas, asolaron muchos países europeos en los siglos XIV y XV. A ello se añadió, en las regiones más bajas, una mayor frecuencia de rupturas destructivas de diques y de inundaciones. Por falta de datos fidedignos, no se sabe con seguridad en qué medida tales infortunios condujeron en los Países Bajos Septentrionales a un descenso de población. En cambio, como era de esperar, existen indicios de que la población rural, entre la mitad del siglo XIV y principios del XVI, siguió estable, en el caso más favorable, aunque parece probable que hubiera un ligero descenso. Además, es muy posible que las regiones agrícolas tradicionales, en el este y centro de los Países Bajos, no escaparan de la depre-

* Ruta por la región alrededor de Groninga. *(N. del T.)*

sión general. Al parecer esto también tenía consecuencias para la situación de las ciudades comerciales y mercantiles que estaban situadas en dichas regiones. Las regiones vecinas, donde, a diferencia del oeste, la agricultura seguía siendo el medio de vida más importante, sufrieron la depresión agrícola. En todo caso, durante el siglo XV perdieron su posición dominante en el comercio con la región báltica, y en el mismo siglo ocuparon su lugar las ciudades occidentales del país.

Probablemente gracias a su economía más diferenciada, las regiones costeras pertenecían a las excepciones que salieron relativamente bien de la depresión agrícola en la Baja Edad Media y del correspondiente estancamiento o descenso demográfico. Es un hecho que la expansión agrícola del sector rural en estas regiones no continuó durante los siglos XIV y XV, a la vez que las condiciones de vida en el campo también sufrieron las consecuencias de los disturbios sociales, que a veces tenían verdadera tendencia a convertirse en guerras civiles. Sin embargo, tras vencer la depresión a principios del siglo XVI, fue especialmente Holanda la región que disponía de una posición de salida relativamente buena. Dicha región se convirtió, en el transcurso de los siglos XVI y XVII, en el centro económico y demográfico de los Países Bajos Septentrionales. No se puede negar que, probablemente, tampoco hubo allí un crecimiento de la población rural durante el siglo XV, pero las ciudades sí crecieron. Este incremento se debe sin duda a la migración del campo a la ciudad. Las diferenciadas condiciones de vida tenían por lo visto tal carácter que el excedente de la población del campo pudo ser absorbido. Indudablemente constribuyó a ello la circunstancia de que las ciudades participaban en el tráfico comercial del noroeste de Europa y no dependían exclusivamente del trueque con la región rural vecina. La base de su existencia no sólo se había ampliado y ensanchado geográficamente, sino que también se había profundizado y reforzado, en la medida en que aumentó la distribución interregional del trabajo y la especialización. Además, la inmigración de personas procedentes del campo contribuyó al refuerzo y al crecimiento del comercio y la industria urbanos. La política económica proteccionista de las ciudades en materia de abastecimiento de víveres, industria y comercio, contribuyó asimismo de forma efectiva. Por otra parte, la circunstancia de que Felipe el Bueno lograra en 1433 reunir toda la costa neerlandesa bajo el control de la Casa de Borgoña tuvo un significado especial para la historia marítima. Su apoyo diplomático y militar a Holanda, y en particular a Ams-

terdam, fue significativo, aunque no quería favorecer esta región en perjuicio de Brabante y Flandes. Gracias en parte al apoyo borgoñés, las ciudades holandesas lograron mediante la violencia —tal vez fue decisiva la guerra de corsarios de 1438-1441— acabar con el poder dominante de las ciudades Hansa bajo la dirección de Lübeck, que intentó controlar la navegación a través del estrecho de Sund. Holanda incluso conquistó la hegemonía sobre la ruta crucial de *Ommelandsvaart*, que ahora hizo sombra a la tradicional vía por tierra a través de Hamburgo y Lübeck. El radio de acción de la navegación neerlandesa se extendió a todo el mar Báltico, hasta los países bálticos, y el comercio neerlandés ya no dependió exclusivamente de la mediación de los puertos de transbordo del norte de Alemania. Según han constatado algunos historiadores, entre ellos Jonathan Israel, ya en la segunda mitad del siglo XV los neerlandeses eran los principales armadores de Europa. A su vez, los Países Bajos se involucraron cada vez más en el creciente afán de poder de la dinastía de Borgoña —tras el matrimonio entre María la Rica y Maximiliano de Austria en 1477, la dinastía Habsburgo-Borgoña—. Al igual que muchas otras casas reales europeas, estaba atenta a reforzar su propia posición central, tanto frente al extranjero como ante los adversarios y rivales interiores. Todo ello tuvo consecuencias muy drásticas para la distribución y regulación de las finanzas públicas de las diferentes regiones. En particular, en la región de Holanda tuvo lugar, en el transcurso del siglo XVI, una evolución muy especial que ha sido titulada por J. D. Tracy como la «revolución financiera». La región —en realidad los dirigentes civiles de las ciudades— se hizo con la organización y la regulación de los créditos públicos. La esencia de la renovación fiscal fue la creación de una deuda regional consolidada a largo plazo, cuyos intereses y liquidación serían cubiertos con los impuestos regionales. Con ello se creó un patrimonio, inauditamente grande, para organizar los recursos financieros. Fue una evolución que más tarde, en el siglo XVI, contribuyó, quizás de forma decisiva, a que los Países Bajos Septentrionales lucharan por su independencia contra la dominación española. Por otra parte, esta descentralización de las competencias básicas financieras y fiscales brindó a la clase pudiente de las ciudades la oportunidad de ajustar la política económica en su totalidad a sus intereses, que mayormente eran comerciales. Fue una circunstancia muy importante para la expansión económica y comercial de la posterior República de los Países Bajos Unidos.

Entretanto, el sistema de ciudades en los Países Bajos Septentrionales no logró independizarse del campo en cuanto a desarrollo económico ni en el siglo XV ni en el XVI. Por lo tanto sería injusto considerar como un acontecimiento aislado el auge y la evolución de dichas ciudades como centro del comercio mundial, pues, en el marco de las proporciones de producción preindustriales, el crecimiento de las actividades económicas y urbanas seguía dependiendo en última instancia del sector rural y agrario. Por el momento, los alrededores inmediatos de las ciudades desempeñaban un papel decisivo en este proceso. El perfeccionamiento de la productividad agraria en los Países Bajos Septentrionales constituyó una condición imprescindible para la posterior intensificación y ampliación de la posición económica de las aproximadamente cincuenta ciudades grandes y pequeñas, que se habían desarrollado a finales de la Edad Media.

El sector primario (1500-1650)

La economía agraria de los Países Bajos Septentrionales mostraba al principio del siglo XVI una gran variedad de niveles de desarrollo. Algunos prósperos prados y zonas agrícolas de Zelanda, Holanda, Frisia y Groninga, despertaron ya en aquella época la admiración de viajeros extranjeros como el italiano Guicciardini. Aunque cabe dudar que los autores como él tuvieran suficientemente en cuenta las situaciones, mayormente deplorables, de otros lugares del país: las atrasadas regiones agrícolas y de silvicultura, las extensas tierras sin cultivar, los prados salvajes inhabitables, los pantanos, las regiones arenosas, los brezales, las regiones turberas no explotables y no desaguadas. Los animales salvajes, los insectos y otras alimañas constituyeron una plaga no erradicable, así como las diferentes enfermedades del ganado y de los cultivos. Incluso en Holanda, muchas tierras y pueblos estaban permanentemente amenazados por inundaciones, ruptura de diques y riadas. La nefasta pérdida de tierras con la marea alta de Santa Isabel de 1421, que había destruido extensas zonas del sur de Holanda, todavía estaba lejos de ser reparada. Y la región holandesa al norte del IJ apenas podía llamarse tierra, ya que era una acumulación de islas. Alrededor de 1500, la población regional de 90.000 almas escasas disponía de menos de 250.000 hectáreas de tierras cultivables, las cuales eran en su

mayor parte tan poco productivas que los campesinos no podían cumplir con sus obligaciones de arrendamientos e impuestos. Por sí sola, la agricultura producía generalmente medios de vida insuficientes, por lo que eran imprescindibles para el sustento de actividades secundarias más o menos regulares como la extracción de turba, la pesca en agua dulce, la caza mayor y de pájaros, la corta de caña, y muchas otras. En las demás regiones, la población padecía una existencia aún más difícil y mezquina en medio de circunstancias muy deficientes. En el transcurso del período siguiente no hubo a este respecto ninguna mejora notable en dichas regiones.

No obstante, en las provincias costeras las proporciones y circunstancias precarias de 1500 finalizaron de forma drástica e incluso espectacular en el siguiente siglo y medio. Lo cual encontró expresión, y no en último lugar, en el terreno demográfico: la población de los Países Bajos Septentrionales se duplicó durante el siglo XVI, dejando atrás a la media europea. En las regiones costeras se habla incluso de un crecimiento del 250 % y en Holanda del 300 %. Dicho crecimiento tuvo lugar alrededor de 1580 casi exclusivamente en el campo, y sería más tarde cuando la urbanización volvería a ocupar el primer puesto. Por lo tanto, fueron, sobre todo, los desplazamientos y cambios rurales y agrícolas los que hicieron posible la gran expansión comercial y marítima de los Países Bajos Septentrionales. Hubo diferentes cambios que dieron forma a ello. Para empezar, la producción agrícola aumentó gracias a la reconstrucción de diques en las tierras perdidas, a las nuevas construcciones de pólderes, a la desecación de tierras y al cultivo de campos en barbecho. Los ayuntamientos, los nobles, los ciudadanos particulares y los propios campesinos ansiosos por obtener tierras tomaron parte activa. En la lucha contra el agua se utilizaban, cada vez a mayor escala, los molinos de viento como fuente de energía, aunque la defectuosa previsión de fondos al respecto seguiría siendo un problema acuciante hasta finales del siglo XVI. De acuerdo con una estimación, probablemente modesta, de J. de Vries, sólo entre 1540 y 1565 se ganaron alrededor de 37.000 hectáreas de tierras al mar, y además se consiguió una cantidad todavía desconocida, pero importante, de áreas cultivables gracias a explotaciones a pequeña escala y de otro tipo. Tras estallar la Guerra de los Ochenta Años contra España en 1568, las campañas militares pudieron entorpecer o retrasar temporalmente dicha evolución en algún lugar determinado, pero no detenerla. Al con-

trario, todo ello no fue más que el prólogo a la verdadera expansión a gran escala de la primera mitad del siglo XVII, cuando solamente en las regiones abundantes en agua de Holanda, Zelanda, Frisia y Groninga, se ganaron casi 100.000 hectáreas de nuevas tierras. La desecación de tierras a gran escala había empezado hacia 1598, fecha en que, con la introducción del capital comercial de Amsterdam, se construyó el pólder de Zijpe. Los empresarios y capitalistas urbanos toman ahora el mando, ocupándose también de las extracciones sistemáticas y a gran escala de turba, que en el noreste del país llevaron a la creación de colonias turberas. La inaudita expansión de la extracción de la turba, así como el uso industrial de los molinos de viento, lo que fue posible al final del siglo XVI gracias a las nuevas invenciones técnicas, proporcionaron a las empresas e industrias un ahorro en gastos muy importante en cuanto a abastecimiento energético, en comparación con el extranjero. La fuerte y creciente demanda de turba en las ciudades, donde también estaba concentrado el consumo energético industrial, estimuló la construcción de canales y *trekvaarten* *, de los que también se beneficiaba el transporte de mercancías y de personas. Los Países Bajos disponían, pues, de una red eficiente de conexiones de tráfico interno sin igual. Entre 1632 y 1665, la construcción de canales alcanzó su punto culminante con 600 kilómetros de *trekvaart*, por lo menos.

De lo anterior se deduce que no sólo hubo una mayor variedad de recursos naturales. La misma importancia tuvo el crecimiento de la productividad, con la introducción de nuevos métodos y técnicas de producción. Según los cálculos de B. H. Slicher van Bath, la productividad agrícola en la República durante el siglo XVII era casi el doble que en Alemania, la Europa Oriental y Escandinavia. La total comercialización de la agricultura en las provincias costeras resultó decisiva en este aspecto. Entre 1500 y 1650, las empresas agrícolas tradicionales y autosuficientes desaparecieron de la escena. Los campesinos propietarios o los arrendatarios se especializaron en la producción para el mercado. Las actividades no agrarias eran cada vez más el terreno de trabajo del comercio profesionalizado, la industria artesana y la prestación de servicios sociales. La estructura económica y social de la sociedad campesina se hizo más compleja. En cuanto a proporción, la clase

* Canales para la navegación de barcos tirados por caballos. *(N. del T.)*

campesina quedó más o menos igual, pero se diferenciaba de otras clases rurales por su prosperidad relativamente alta.

En la agricultura, el cultivo tradicional por amelgas trienales dejó definitivamente paso a los diversos sistemas de cambio de frutos que permitieron un aprovechamiento más intensivo de la tierra. Las nuevas formas de explotación basadas en un mejor abonado, no solamente favorecieron el aumento sino también la diversificación de la producción. Por regla general, el crecimiento demográfico en las sociedades preindustriales conlleva una creciente escasez relativa de abonos, ya que la mayor demanda de cereales y la ampliación de la agricultura perjudican a la ganadería. Pero la República evitó este punto problemático importando los cereales necesarios. Alrededor de 1550, la región del mar Báltico había abastecido ya una décima parte de las necesidades neerlandesas en cereales. Un siglo después, esta proporción había aumentado hasta una tercera parte, mientras que la población había crecido entretanto de 1,2 a 1,8 millones de habitantes. En estas circunstancias, el crecimiento de la población y la urbanización contribuyeron a un mejor abonado de las tierras. La mayoría de las ciudades introdujeron en el siglo XVII regulaciones para la venta de basura doméstica como abono. Los jaboneros, cerveceros y fabricantes de ladrillos también eran proveedores de abonos a través de la venta de ceniza de turba y otros desperdicios. La utilización más intensiva del suelo facilitó la introducción de nuevos cultivos. Ahora el campesino pudo reaccionar con más celeridad a los desplazamientos en la demanda de productos agrícolas o a los cambios en la oferta de los factores de producción de capital y trabajo. Desde finales del siglo XVI, el cultivo predominante de cebada perdió importancia, y el trigo, cereal de más alto valor, llegó a ocupar el primer lugar. También se amplió el cultivo de centeno, de legumbres y sobre todo de cultivos comerciales como nabicol y colza, rubia, lúpulo, tabaco y lino. Los cultivos industriales beneficiaron a su vez a la industria agrícola y aumentaron las oportunidades de trabajo.

De igual forma, se extendieron la horticultura y la fruticultura, que necesitaban una gran aportación de mano de obra. La horticultura, en un principio concentrada en los alrededores de las ciudades, se desplazó, en el siglo XVII, a regiones de cultivo especializadas, distribuidas por las zonas rurales. Frecuentemente, dicho cultivo ocupó las nuevas tierras desecadas y se aprovechó del continuo perfeccionamiento de las vías de enlace. La alta productividad, así como el cambio del cultivo de cereales

para el consumo a cultivos comerciales e industriales y productos de horticultura, fueron notables, pues el crecimiento demográfico en las sociedades preindustriales conduce generalmente a un aumento del cultivo de cereales. En la República, pese a las roturaciones y la conquista de nuevas tierras, hubo una disminución relativa y quizás incluso absoluta de la agricultura, debido al desarrollo de la ganadería. La cría de caballos —la fuente energética de la fuerza de tracción animal—, de aves de corral y de ovejas se incrementó. Sin embargo, la ganadería vacuna era la más importante. El ganado vacuno, no solamente aumentó en cantidad sino que mostró también una mayor calidad gracias a la mejora de los prados mediante abonos, un mayor avenamiento y la siembra de tipos de hierba mejorados. Todo ello, así como la preparación de la leche, la mantequilla y el queso, requería trabajo y capital. La agricultura proporcionó mejores forrajes como tortas de lino y de colza, y la producción de heno creció. El peso medio de los animales aumentó, la producción lechera de las vacas mejoró, y además se consiguió limitar la matanza antes de los frugales meses de invierno.

La agricultura era, pues, una fuente de prosperidad cuya importancia apenas puede sobrevalorarse. No obstante, la historiografía, hasta hace poco, se ha dedicado más al significado de otra rama de actividad primaria, es decir, la pesca. En algunas ocasiones, se ha llegado a sobrevalorar especialmente la pesca del arenque. La flota de arenque parece que hubiera contado con unos 3.000 barcos en los que encontraban empleo unos 50.000 marineros. Pero en realidad, la flota de arenque alcanzó su punto culminante entre 1630 y 1650, con unos 500 barcos tripulados con un máximo de 7.000 pescadores. Y es cierto que desde el último cuarto del siglo XVI la pesca del arenque se había expandido fuertemente. Antes esta pesca se concentraba en la región del Mosa en la parte sur de Holanda, en las proximidades del mercado de consumo densamente poblado de los Países Bajos Meridionales y la región alemana del Rin. Ahora dicha actividad se desplaza, en parte a causa de las circunstancias bélicas, a los puertos mucho más seguros de la Frisia occidental en el norte de Holanda, orientados ya a los nuevos mercados de la región del mar Báltico. La desaparición del arenque de las zonas pesqueras suecas en 1589 obligó a esta región y al noroeste de Alemania a dirigirse al arenque del mar del Norte. Antes de 1590 la exportación de arenques a través del estrecho de Sund suponía valores despreciables. No obstante, en los primeros decenios del siglo

XVII, alrededor del 60 % de la pesca del arenque neerlandesa fue transportada por este estrecho. La pérdida del mercado de los Países Bajos Meridionales pudo ser compensada con el mayor desarrollo del mercado interior gracias al crecimiento demográfico, que también beneficiaba a la pesca en la región del Mosa.

En la rivalidad internacional, el arenque holandés alcanzó una posición de monopolio debido a las circunstancias técnicas y de organización. El avance técnico se expresó, por ejemplo, en el menor tamaño de los barcos especializados en la pesca del arenque, reduciéndose así la tripulación de cada barco de dieciocho o treinta cabezas a doce o catorce. Barcazas que navegaban a gran velocidad y que se dedicaban al transporte desde las zonas de pesca a los mercados en Holanda descargaron con regularidad la pesca de los barcos de arenque, de forma que éstos sólo tenían que hacer algunos viajes al año. Entretanto las empresas ya estaban sujetas, desde el año 1567, al control y la regulación de derecho público del «College der Grote Visserij». Su detallado reglamento facilitó el control de calidad. También el desarrollo de las compañías navieras privadas, como sistema empresarial, favoreció la posición competitiva de la pesca del arenque. Las compañías navieras participadas, en las cuales la propia tripulación participaba a menudo con un capital limitado, dieron paso a las llamadas compañías navieras abiertas, de las empresas de mercaderes que disponían del capital suficiente para poder satisfacer la creciente necesidad de inversión.

Se ha dado menos importancia a la pesca del pescado plano y del redondo, generalmente practicada como pesca costera. En cambio, la pesca en agua dulce tuvo similar importancia, aunque las desecaciones del siglo XVII y la progresiva salinización del Zuiderzee la redujeron. Por otra parte, se desarrolló la pesca de la ballena, que surgió en 1612 como una actividad completamente nueva. La competencia extranjera motivó a los Estados Generales en 1614 a otorgar la concesión de esta pesca de la ballena a la Noordse Compagnie —que era en realidad un cártel de empresas independientes—. Bajo los auspicios de dicha compañía, se equiparon al año unos veinte barcos dedicados a la pesca, como pesca costera, en los alrededores del archipiélago de Spitzberg y la isla de Jan Mayen. El pescado se elaboraba en el mismo lugar en cocederos de aceite de ballena. No obstante, con la liquidación de la compañía en 1642, la pesca se desplazó al mar abierto, y éste se convirtió en el lugar de cita de gran número de compañías navieras. El

número de balleneros se multiplicó por diez en los veinte años siguientes. Los nuevos métodos de pesca, que habían sido creados bajo la presión del exceso de pescadores, resultaron ser lucrativos. Esta evolución de los acontecimientos tuvo una gran importancia para las oportunidades de trabajo en la República. Según A. M. van der Woude, de todas las ramas de la pesca, la de la ballena empleaba el mayor número de personas. Como rama industrial primaria, impulsó otras actividades: cocederos de aceite de ballena, el comercio de aceite de ballena y barbillas, la construcción naval, tejedurías de lonas, cordelerías, abastecimiento de víveres, etcétera.

El sector secundario: la industria

Sin duda alguna, el próspero desarrollo del sector primario había sentado la base para que la República del siglo XVII se desarrollara como uno de los centros de actividad industrial más importantes de Europa. Pero la rama industrial siempre estuvo a la sombra de la actividad comercial. Falta una historiografía coherente sobre las actividades preindustriales; solamente se dispone de estudios detallados de diversa índole. Hasta ahora, nada o muy poco se ha sabido de la actividad industrial, que indudablemente, en el aspecto cuantitativo, fue la más importante, a saber, la pequeña industria artesanal que se dedicaba al abastecimiento de pequeños mercados locales. No obstante, cabe suponer que este sector tampoco se refugiaba en una gestión empresarial invariable y tradicional. Es más que probable que los cambios en el poder adquisitivo y en los factores de la oferta ocasionaran la ampliación, crecimiento, diferenciación, especialización y modificación en la organización, los métodos y las técnicas de esta actividad.

Por otra parte, el modelo de producción industrial mostraba una fuerte tendencia hacia la diferenciación en favor de mercados más amplios. A partir del último cuarto del siglo XVI, las nuevas ramas empresariales ampliaron y profundizaron el abanico de actividades tanto en la industria de consumo como en la de los bienes de producción. Este desarrollo iba paralelo a la concentración regional y local, así como a la especialización de la producción industrial. Evidentemente, esto sólo era posible mediante una eficiente y progresiva distribución del trabajo dentro del sistema social.

Fue quizás en Leiden donde las ventajas e inconvenientes salieron a la luz de forma más clara. Esta ciudad, desde los años ochenta del siglo XVI, se convirtió, en algunos decenios, en la segunda ciudad industrial más grande de la Europa de aquella época. Según N. M. Posthumus, la población pasó de 12.000 habitantes en 1582 a casi 45.000, cuarenta años más tarde. La renovada reactivación de la industria pañera era la base de esta explosión demográfica. En el transcurso del siglo XVI, la industria lanera medieval de Leiden había decaído mucho, pero recibió un estímulo nuevo cuando, alrededor de 1580, algunos cientos de pañeros y tejedores procedentes de la muy desarrollada industria textil de los Países Bajos Meridionales buscaron su refugio en Leiden, a consecuencia de la guerra. Ellos introdujeron nuevos productos en forma de tipos de paño sencillos y baratos. El ayuntamiento entendió la importancia de dicha circunstancia y apoyó con diversas medidas la posterior ampliación y especialización de la industria lanera. Finalmente, contó con siete comercios principales y con nada menos que 125 diferentes profesiones, que en conjunto se dedicaban a la fabricación de más de cien diferentes calidades de telas, destinadas a todo el mercado mundial de aquella época. Las innovaciones técnicas, como por ejemplo, mejores métodos de tintura y molinos de abatanar y de calandrado accionados por caballos, reforzaron el proceso de desarrollo. La sustitución por el molino de cinta del telar accionado por el pie hizo posible incluso una cierta mecanización y fabricación en masa. Alrededor de 1650, la prosperidad de la ciudad de Leiden dependía totalmente de la industria pañera. En otros sectores de la industria textil hubo desarrollos similares. De esta forma, en Haarlem, la segunda ciudad textil del país, surgió una industria de lino floreciente, que se benefició, entre otras cosas, de las posibilidades locales para el blanqueo del lino en las dunas que, por excelencia, se prestan a ello. Por otra parte, se produjo una fuerte expansión de la industria textil rural, muchas veces como actividad secundaria. Hasta cierto punto, es por este motivo que ya en la primera mitad del siglo XVII la industria urbana, que tenía una gran necesidad de mano de obra, se desplazó al campo. También hubo desplazamientos entre las ciudades. La creciente demanda de cervezas para los barcos, por ejemplo, desplazó en el último cuarto del siglo XVI las fábricas de cerveza y de malta a los puertos, en detrimento de los antiguos centros de producción especializados en este terreno como Haarlem, Gouda y Delft, que en un prin-

cipio se habían beneficiado de la presencia de mucha agua clara. Gouda y Delft compensaron esta pérdida desarrollando la fabricación de pipas y de alfarería, respectivamente. Al mismo tiempo, fuera de Holanda, nació la alfarería frisona (por ejemplo en Makkum). Ya que ésta es una rama industrial que consume mucho combustible, se pudo aprovechar la cercana extracción de turba. Afín a esto fue la vidriería, que se desarrolló durante la primera mitad del siglo XVII en varias ciudades. Las fábricas de ladrillos situados en los terrenos arcillosos a lo largo de los ríos se beneficiaban del fuerte crecimiento demográfico, de la urbanización y de la construcción de casas con ladrillos. Además, los azulejos, las tejas y los ladrillos formaban parte del paquete de exportación hacia todas las latitudes. Los barcos neerlandeses los cargaban como lastre barato en el viaje de salida.

Pese al crecimiento de la industria agrícola, la industrialización tuvo su centro en las ciudades occidentales, en las cuales el crecimiento demográfico, la evolución de la renta, el comercio y la navegación crearon las condiciones para concentrar allí la demanda y la oferta. Las ventajas de medios naturales podían en algún caso aislado, como por ejemplo el de la industria papelera güeldresa que utilizaba molinos de viento, romper con el modelo dominante. La industria gráfica, por ejemplo, al igual que la industria de la iluminación —linternas, lámparas de aceite, fábricas de velas—, estaba ubicada en los mercados urbanos occidentales. En la industria metalúrgica, la limitada extracción de materias primas en Güeldres y Overijssel permitó una modesta fundición de hierro, mientras que se utilizaban los molinos de agua en Limburgo y Güeldres para la fabricación del cobre. No obstante, la fundición de metales para artillería, relojes y utensilios domésticos, se reservó, gracias a la aportación de materias primas de ultramar, a los centros de producción urbanos del oeste. Allí las guerras y las posibilidades de exportación facilitaron la creación y el desarrollo de lo que ya alrededor de 1620 sería el centro más importante de Europa en el comercio y la fabricación de armas.

La interconexión de la industria, la navegación y el comercio iba acompañada de una especialización unilateral de la producción en las ciudades interiores de Holanda como Leiden, Haarlem, Delft y Gouda, por un lado, y por otro, de una diferenciación de la producción industrial en los puertos. Desde el último cuarto del siglo XVI, las regiones costeras obtenían una gran variedad de materias primas a través de la

importación. El comercio en sí porporcionó el capital necesario para la creación de diversas empresas de acabado. La extracción de la turba, la fuerza de tracción animal y los molinos de viento servían para el abastecimiento energético. Gracias al crecimiento demográfico, debido en parte a la inmigración desde los países vecinos y desde otras regiones del país, la oferta de trabajo no provocó ninguna situación conflictiva. El crecimiento del mercado interior y la ampliación de los mercados de exportación eran también circunstancias favorables. La diferenciada oleada comercial permitió el desarrollo de la industria de acabado *(de trafiek)* en las llamadas ciudades marítimas —especialmente Amsterdam y Rotterdam—. Entre estas industrias de acabado pueden contarse la del tabaco, la preparación de la sal, las azucareras, las fábricas de aceite, de cerveza y de ginebra, la industria de la tintura (fabricación de plomo blanco), la elaboración de diamantes y la industria de impresión de algodones. La necesidad de un capital relativamente alto para las inversiones en materias primas, combustibles, y los edificios empresariales y la disminución de los gastos por su situación en los puertos permitían que la industria del acabado fuera relativamente insensible a la competencia de otras ciudades y de la industria rural.

Las actividades industriales relacionadas directamente con la navegación, que dependía igualmente del comercio internacional, mostraron una evolución más o menos similar a la industria del acabado. En estas actividades hubo, además de un crecimiento, una diferenciación del modelo de producción. La industria de la madera, de armamentos, la fabricación de mapas e instrumentos, y naturalmente la propia construcción naval estaban principalmente al servicio de la navegación. Fue precisamente en la navegación donde se produjo una innovación técnica de primer orden, a finales del siglo XVI cuando en el año 1595 se botó en Hoorn el primer *fluitschip* *. Era un tipo de velero que navegaba a gran velocidad, con una gran capacidad de carga, que podía ser manejado con una tripulación relativamente pequeña. El barco cumplió con los requisitos del creciente tráfico internacional, que hasta este momento se había tenido que contentar con tipos de barcos más pequeños. Los astilleros más importantes estaban ubicados en aquella época en las ciudades. Al mismo tiempo, se construyó en Zaandam el

* Barco de carga con tres mástiles y casco redondeado. *(N. del T.)*

primer molino de serrería. Y fue el comienzo de la serrería mecanizada. La región rural de Zaanstreek se desarrolló así muy rápidamente y se convirtió en el centro astillero más importante. La proximidad de Amsterdam como mercado permitió que Zaanstreek evolucionara pronto como una región de producción industrial, y en cuanto a su capacidad y variedad en el modelo de producción, no tuvo igual en Europa. La aplicación de la fuerza eólica para fines industriales no terminó en la serrería. Las fábricas de aceite, los talleres de cáñamo, la molienda de los cereales, la preparación de tinturas, tanino, tabaco, mostaza, pólvora, conchas molidas, los talleres de avena mondada y la fabricación de papel se prestaron, gracias a las invenciones técnicas, a la mecanización. En 1630 ya eran operativos 130 molinos de viento industriales en la región de Zaanstreek, número que aumentaría hasta casi 600 cien años más tarde.

El sector terciario: la navegación, el comercio, los servicios

Independientemente de los numerosos desarrollos dinámicos dentro de los sectores primario y secundario, parece que fue sobre todo el crecimiento espectacular del comercio y la navegación el que marcó el llamado «Siglo de Oro» de los Países Bajos Septentrionales. Es precisamente durante los decenios alrededor del año 1600 cuando su desarrollo se manifestó de forma más clara. No obstante, el florecimiento de los mercados holandeses y el tráfico naval, no se distinguía, en principio, de los acontecimientos anteriores en otros lugares en materia del tráfico económico internacional. No hubo, pues, innovaciones esenciales en los criterios de consumo y de producción existentes, y los métodos y las técnicas de producción mantenían su planteamiento preindustrial. Por otra parte, era la primera vez que la influencia de un mercado concreto, más o menos centralizado, se imponía de tal modo en un surtido tan amplio en el mundo. De esta manera, en el emporio holandés de aquella época se manifestaron, más claramente que nunca, las conexiones que serían características de la economía mundial moderna.

Al explicar la posición dominante del emporio holandés, se ha insistido desde siempre en el significado de sus tradicionales rutas de carga en el mar Báltico, particularmente en el transporte de mercancías a granel, que ya se había desarrollado en los siglos XV y XVI. En el siglo

XVII se habló, a este propósito, del «Negocio Madre». En años recientes, historidadores de prestigio internacional como Fernand Braudel, Immanuel Wallerstein y Jan de Vries consideraron la hegemonía comercial general de Holanda durante el siglo XVII como el resultado más o menos directo de ello, aunque diferían en otros criterios. Braudel apenas atribuyó fuerza innovadora a la economía de los Países Bajos de aquella época. Wallerstein, en cambio, reconoció la importancia de la nueva y superior *Dutch productive efficiency,* especialmente en la industria. De Vries, por su parte, señaló el papel crucial del eficiente sector rural con su agricultura muy avanzada. Por otra parte, también compartió la opinión de que había un *high-level traditionalism.*

Recientemente, Jonathan Israel defendió la tesis de que la hegemonía comercial general neerlandesa, que se impuso alrededor de 1590, fue un fenómeno nuevo e innovador. De todas formas es muy difícil relacionarla con el comercio de mercancías a granel en el mar Báltico, que existía ya desde hacía mucho tiempo. A mi juicio, el emporio holandés después de 1590 era único en cuanto a que se dedicaba tanto al comercio de mercancías a granel como a mercancías por pieza y de lujo. En opinión de Israel, estas últimas no tenían mucho que ver con las primeras, puesto que el comercio de mercancías de lujo, según él, estaba basado en circunstancias y condiciones completamente diferentes. El hecho es que este comerció se extendió a nuevas regiones y ramas. Israel concluyó que el emporio holandés dejó constancia de una innovación que marcaba nuevos rumbos. El carácter original del comercio neerlandés, en su opinión, se manifestó precisamente, en su amplitud, por la combinación del comercio de mercancías a granel y de lujo. Esto fue posible gracias al nuevo fenómeno de la estrecha interacción económica dentro de una red de ciudades de pescadores y comerciales marítimas, de centros industriales interiores y de regiones agrícolas especializadas. Además, Israel argumentó que esta red, y también la superioridad neerlandesa, continuó hasta muy avanzado el siglo XVII. Y lo atribuyó a tres factores diferentes, a saber: la eficiencia relativamente alta de la producción y la productividad que resultaba de ésta, la disponibilidad de una gran flota mercantil y la eficaz política económica de las autoridades.

Todo ello no niega que el funcionamiento del emporio holandés estuviera determinado de forma decisiva por las tradicionales imperfecciones técnicas del tráfico económico preindustrial. Las deficiencias en

la producción, el transporte y las comunicaciones daban al trueque una tendencia muy pronunciada a la formación de mercados concretos, porque el tráfico de personas, mercancías y mensajes era lento, peligroso y costoso. La oferta y la demanda se concentraban en primera instancia en los mercados locales y regionales. Cuando había excedentes en dichos mercados, éstas pasaban a un mercado de un orden jerárquico mayor, que a la inversa atendía las escaseces de las esferas inferiores. De esta forma se creó un sistema de mercado jerárquico, coronado en teoría por un depósito central general —el propio mercado mundial que hacía de regulador final de la producción y el consumo—. En este mercado se fijaba el precio de la última unidad de un producto determinado. Huelga decir que, en realidad, la práctica conducía a muchas irregularidades.

No obstante, la posición del mercado mundial en concreto se vio reforzada y perfeccionada en la medida en que su organización se ajustaba mejor al cumplimiento de las funciones de apoyo en diferentes terrenos: navegación, fondos, créditos, banca, bolsa, empresas aseguradoras, etc. En última instancia, se trataba de la organización de sólo tres funciones fundamentales: el abastecimiento, el almacenamiento y la venta. Dadas las muchas imperfecciones técnicas, el abastecimiento sufría grandes oscilaciones a corto plazo. Pero con la estabilidad relativa de la demanda, las ventas mostraban proporcionalmente un carácter más uniforme. Las inversiones en provisiones con el fin de poder ajustar la oferta a la demanda constituían un factor decisivo *—nomen est omen—* para el funcionamiento del emporio. Al mismo tiempo, la gran inestabilidad económica convertía las inversiones en existencias en un quehacer muy arriesgado y a veces especulativo. Bajo estas circunstancias, los empresarios intentaban proteger las inversiones en existencias contra los riesgos indeseados de los precios. De la sorprendente estabilidad de los precios del comercio al por mayor en la bolsa de mercancías de Amsterdam, y de otros datos, se deduce que las inversiones en existencias estaban efectivamente protegidas de las peligrosas fluctuaciones de precios. Al parecer, un selecto grupo limitado de emprendedores comerciantes al por mayor logró controlar la fijación de precios. En la práctica, esto se llevaba a cabo con el apoyo directo e indirecto de las autoridades implicadas en ello y mediante prácticas, artificios y formas de organización muy divergentes y muchas veces ingeniosas. Bajo tales circunstancias, tuvo lugar efectivamente una con-

centración de las existencias que conllevaba ventajas en costos y de escala, lo cual permitió a su vez una mejor distribución del trabajo, así como inversiones complementarias en el transporte y la industria de acabado.

Aunque el emporio holandés, gracias a este planteamiento y esta organización, adquirió un significado mundial, el tráfico comercial europeo seguía siendo el más importante. Además, las rutas en el mar Báltico continuaron siendo de igual modo las más importantes hasta el tercer cuarto del siglo XVII. De un promedio anual de 1.200 viajes neerlandeses a través del estrecho de Sund, alrededor de 600 estaban destinados al transporte de cereales. Los demás viajes se dedicaban al abastecimiento de otras mercancías a granel, como hierro, cobre, lino, cáñamo, salitre, potasa, glasto, pez, brea, linaza, y madera de roble. Precisamente, este tipo de productos procuró trabajo a los obreros portuarios, mayormente organizados en gremios que tenían un reglamento estricto: los acarreadores, los costaleros y esportilleros, los patrones de las barcazas, la tripulación de las gabarras, los gruistas, los mozos de cordel para el peso, los paleadores y otros. Durante el tercer cuarto del siglo XVII hubo una depresión de la navegación en el mar Báltico. Aunque más tarde se habló de una reactivación, especialmente en el abastecimiento de cereales, no llegó a alcanzar la capacidad de la primera mitad del siglo XVII. No obstante, no se sabe con claridad en qué medida esta circunstancia fue expresión de una recesión generalizada del comercio neerlandés, y por lo tanto es discutida.

Además del comercio en el mar Báltico, existían rutas a Noruega, un país que era importante especialmente por la necesidad de mástiles y tablones para los astilleros. A este respecto hubo una gran expansión en los dos últimos decenios del siglo XVI. De trescientos a cuatrocientos barcos especializados en el transporte de madera —los llamados *Noordvaarders*— importaban enormes cantidades de madera barata. La navegación a Rusia, que se estaba desarrollando al mismo tiempo, era menos voluminosa. En estas rutas zarpaban de unos veinte a cuarenta barcos al año.

Como complemento al comercio en el mar Báltico, existían las tradicionales rutas a Francia, España y Portugal, la llamada Ruta Occidental. Por ella se importaban artículos que satisfacían las necesidades de la región del mar Báltico: sal, vino, especias y metales nobles. Durante los años ochenta del siglo XVI esta ruta recibió una nueva dimen-

sión en la forma de la llamada *Straatvaart* * en el mar Mediterráneo, que se bifurcaba en diversas direcciones desde Italia a Grecia, Chipre, Turquía, el Levante y Egipto. La flota mercante y de cargueros neerlandesa contó en estas regiones con alrededor de 200 ó 300 barcos. Pese a los grandes peligros y dificultades a causa de la guerra, los corsarios bereberes y la intensa competencia de los ingleses y franceses, esta ruta floreció, alcanzando su punto culminante entre los años 1620 y 1640.

Menos espectacular pero de igual importancia fue el comercio por las rutas tradicionales entre Inglaterra, Escocia e Irlanda, por un lado, y Alemania, Dinamarca y la Europa central, por otro. La ruta costera y el comercio fluvial y terrestre —hasta Hungría y Silesia— brindaron aquí las oportunidades de expansión. En cuanto a las necesidades de importación, fue particularmente importante el *hinterland,* accesible a través de los ríos, que complementaba el comercio marítimo. Sus productos de exportación: madera, vino, lino, hierro, paño, alumbre y similares, constituían un sólido apoyo al comercio marítimo. La región del Rin en Alemania y los Países Bajos Meridionales dependían de la República para sus conexiones de ultramar. Con el fin de consolidar su propio emporio, esta última aprovechó la circunstancia limitando el derecho de tránsito con medidas políticas y comerciales. A este respecto, Inglaterra tenía posibilidades mucho mejores para sustraerse de la tutela y dominación económica de Holanda. Por otra parte, el crecimiento y el fortalecimiento de la economía inglesa ofreció ventajas complementarias que beneficiaban especialmente a las empresas e industrias de Rotterdam.

Las relaciones comerciales con Asia eran completamente nuevas. Datan del último decenio del siglo XVI. Anteriormente se pensaba que el comercio al por mayor neerlandés, obligado por un embargo español-portugués, buscó, más o menos desesperadamente, una conexión directa con Asia. En efecto, en aquella época se emprendieron algunos intentos desde los Países Bajos para llegar a la India, tanto por las rutas del norte como del sur. No obstante, el embargo comercial no fue respetado en absoluto de forma estricta. Es mucho más probable que las empresas en cuestión, así como las que tenían rutas a África occidental y la India occidental, formaban parte de la expansión comercial gene-

* Ruta a través del estrecho de Gibraltar. *(N. del T.)*

ralizada de la República. Cuando en 1597 una flota maltrecha, bajo el mando de Cornelis de Houtman, logró por primera vez volver tras un viaje a Java alrededor del cabo de Buena Esperanza de más de dos años, se inició un desarrollo tempestuoso. En el período de algunos años se emprendieron quince viajes a los mares asiáticos con un total de sesenta y cinco barcos. La aguda competencia mutua obligó a las autoridades del país, en 1602, a aunar las fuerzas en la Verenigde Oostindische Compagnie. Esta empresa recibió por un período de veintiún años el monopolio sobre la ruta desde la República al cabo de Buena Esperanza y el estrecho de Magallanes. La dirección de la empresa fue asignada a los llamados «Señores XVII» elegidos entre los setenta y seis —después sesenta— gobernadores de las seis cámaras de la compañía, situadas en Amsterdam, Rotterdam, Middelburgo, Delft, Hoorn y Enkhuizen. El capital de la empresa, que ascendió aproximadamente a 6,4 millones de florines, fue reunido por los participantes o accionistas —con todo no más de unas 2.000 personas—. Aunque desde el principio la compañía financiaba también sus empresas con la ayuda de capital extranjero.

Durante la primera mitad del siglo XVII, la compañía estuvo muy ocupada en Asia con la construcción y organización de la red comercial en aquella parte del mundo. Si bien en un principio estuvo motivada por el deseo de adquirir pimienta y especias —y posiblemente también seda— para el mercado europeo, en la práctica, su flota mercante intraasiática se desarrolló como su más importante fuente de ingresos. Alrededor de 1650 zarpaban anualmente entre unos cincuenta o sesenta barcos. Después que la compañía, en los años treinta del siglo XVII, había conseguido la exportación de plata procedente del Japón, consiguió una posición muy fuerte en los diversos mercados del sur y sureste de Asia. Entretanto, de 1602 a 1650, 655 barcos, tripulados por unas 120.000 personas, habían zarpado con destino a Asia. De dichos barcos, sólo la mitad regresó a la patria, y es probable que de la tripulación solamente volviera la tercera parte o menos. No obstante, los dividendos pagados, que anualmente podían ascender a varias decenas del porcentaje aportado, son prueba de que la compañía obtuvo grandes beneficios. Por lo demás, la administración financiera que se llevó a cabo no da una imagen detallada y precisa.

En todo caso, el planteamiento y la organización de la Verenigde Oostindische Compagnie, que durante dos años fue la mayor empresa

mundial, son prueba de la creatividad del capitalismo comercial neerlandés. Y la misma compañía es testimonio de la extrecha relación que existía entre las autoridades y las empresas privadas —una circunstancia que la historiografía por regla general no ha tenido suficientemente en cuenta—. En realidad, todo el desarrollo comercial de aquella época debió mucho a la regulación de derecho público de la organización institucional del sector terciario nacional. El transporte internacional, las empresas portuarias y de transbordo, estaban sujetos a estrictos reglamentos gubernamentales, tendentes a la reducción de los costos salariales y al mantenimiento de la calidad de los servicios. La ordenación de los oficios de corredores, notarías, pesas y grúas municipales, navegación fluvial (rutas fijas por turno), correos, transportes y coches, y almacenes servía al mismo objetivo. En las empresas comerciales auxiliares floreció el sistema artesanal tradicional con su reglamentación gremial. Por otra parte, la bolsa donde se concentraba el comercio de mercancías tuvo gran importancia, revelándose como el centro, por excelencia, de información y comunicación, entre otras cosas por el nuevo fenómeno de las gacetillas impresas de precios y noticias.

En conexión con ello, hubo un crecimiento y una mayor organización de la banca y de las entidades de crédito, mayormente privadas, que ofrecían una gran variedad de créditos y de formas de financiación. Sobre todo eran importantes las letras de crédito, en favor de los créditos a compradores y vendedores. La función de banquero fue desempeñada, por regla general, por los propios mercaderes, de forma que apenas puede hablarse de una independencia del sector financiero. Alrededor de 1630, había también mercaderes que, bajo garantía de mercancías o derechos comerciales, concedían créditos a las autoridades extranjeras, originándose así una exportación de capital que en aquel momento siguió siendo modesta. Por lo demás, el comercio de efectos se limitó en el siglo XVII sobre todo a valores sin riesgo, de órganos gubernamentales nacionales y otras instituciones. De la creación de la Verenigde Oostindische Compagnie, y en este aspecto comparable, de la Westindische Compagnie, surgió un refinado comercio especulativo en acciones. Fue el principio del actual capitalismo de efectos.

En todo caso, también en la banca y las finanzas se hizo valer la influencia de las autoridades. La moneda fue objeto permanente de atención y de precisas regulaciones. Sin embargo, como en otros lugares, hubo mucha confusión en esta materia, lo que llevó a las autori-

dades municipales de la ciudad de Amsterdam a crear, en 1609, el Amsterdamse Wisselbank, con el fin de poner orden. Aunque este banco de Amsterdam encontró continuidad en otras ciudades, no se acabó la confusión de monedas, lo cual no significa que no tuviese éxito. Las funciones del banco se limitaron, en un principio, a la recepción de dinero en depósito, el tráfico de transferencias, el cambio de moneda y la compraventa de metales nobles. Y gracias a él Amsterdam pudo convertirse, con celeridad, en el centro probablemente más importante del comercio mundial en plata y oro. Hacia la mitad del siglo XVII el número de titulares de cuentas había ascendido a unos 200, y el banco disponía en este momento de unas existencias en metales nobles por valor de diez millones de florines.

Todo parece, pues, indicar que la República de los Países Bajos se había convertido, entre 1580 y 1650, en el principal centro económico mundial gracias, en primer lugar, a los diferentes y prolongados desarrollos de carácter más o menos tradicional, como el comercio floreciente con el mar Báltico y la progresiva especialización en el sector rural. Las modificaciones más recientes, como la creación de un sistema diferenciado de ciudades y las mejoras en el terreno de las finanzas públicas en el transcurso del siglo XVI, tuvieron igualmente un significado importante. Y por último, en el mismo período de 1580 a 1650 se produjeron innovaciones que marcaban rumbos, de tipo técnico y de organización, que contribuyeron de forma directa a la fuerte y potente expansión comercial, que a su vez se benefició de la política económica de los órganos gubernamentales superiores y subalternos. Por todo esto, es imposible dilucidar cuál ha sido en este contexto el factor decisivo.

Capítulo II

LA ECONOMÍA DE LOS PAÍSES BAJOS MERIDIONALES, 1650-1800

El desarrollo económico a partir del año 1650

Si uno lee la historiografía sobre el desarrollo económico de la República desde la mitad del siglo siglo XVII hasta principios del XIX, encuentra opiniones y criterios muy divergentes. El conjunto se basa en un caos de hechos, cifras y datos muchas veces contradictorios e incoherentes, que conducen a distintos resultados y conclusiones. Una de las mayores dificultades al respecto surge del planteamiento político descentralizado de la República. El registro y la administración de la economía fueron, en consecuencia, un muestrario de variedad, y las diferencias en cuestión no resultan fácilmente comparables entre sí; menos aún pueden ser clasificadas en una misma categoría. Muchas investigaciones de los hechos se han reducido a la región de Holanda —incluso al comercio exterior y la navegación de esta región—, y no se sabe con seguridad en qué medida los resultados de dichas investigaciones son válidos para las demás regiones y sectores. Parece ser que cada historiador que ha profundizado en esta materia ha añadido sus propios puntos de vista y matices, con el fin de llegar a una solución en dicha cuestión. Por ello, resulta que la opinión construida de la forma más cuidadosa es discutible.

Desde un principio, la imagen histórica de este siglo ha sido confusa y ambigua, aunque inicialmente dominaba la idea de que la economía sufrió una recesión persistente. La prosperidad del «Siglo de Oro» dio paso a una «Época de Plata», seguida, a su vez, de un largo período de estancamiento y recesión. Esta representación tradicional de deterioro económico persistente ya se encuentra en los panfletos anónimos y en otras tesis que datan de finales del siglo siglo XVII y prin-

cipios del XVIII. Al terminar el siglo XVIII, la prensa editó un torrente de impresos de contenido sombrío sobre la mala situación económica del país. No obstante, en el mismo siglo hubo otros rumores contradictorios más matizados: la recesión parecía haber estado limitada a determinadas regiones y haber tenido un carácter relativo. Pero durante el siglo XIX, esta matización pasó a segundo término. No fue hasta principios del siglo XX, cuando se produjo un cierto cambio de opiniones en la materia. Aun así, sólo medio siglo más tarde, 1959, Johan de Vries, con un estudio innovador, pudo acabar, según parece, con la idea de un deterioro económico persistente, generalizado y absoluto. En su opinión, es cierto que en el siglo XVIII hubo un retroceso económico relativo, pero fue más bien de tipo cualitativo que cuantitativo. Mientras que los sectores del comercio, la navegación, la pesca y la industria, que empleaban una gran cantidad de mano de obra, sufrían en gran medida la competencia del extranjero, tanto las finanzas como las actividades agrícolas florecieron. La creciente inestabilidad y el desequilibrio encontraron expresión en el proceso de contrataciones internas durante el siglo XVIII, esto es, en el aumento de la relativa importancia económica de Amsterdam dentro de la economía nacional. Todo ello llevó a De Vries a hablar de una economía nacional enferma que sufría de un crecimiento torcido, el cual, por otra parte, se desorientó por completo, en la época francesa después de 1795.

No obstante, con esta tesis no terminaron las discrepancias de opiniones sobre el transcurso de los acontecimientos, particularmente en cuanto a fechas o fases, carácter o forma y circunstancias o causas. Unos hablan de un descenso y deterioro lento y progresivo, posiblemente interrumpido por períodos de recuperación e incluso prosperidad. Otros opinan que se trataba de fases de deterioro temporales, seguidas posiblemente de una fuerte expansión y crecimiento. Otros constatan una recesión localizada, compensada más o menos por la evolución positiva en otro lugar. Mientras que el historiador americano De Vries, basándose en estimaciones sobre la renta nacional per cápita real entre los años 1670 y 1805, constató en 1984 que además de una recesión relativa hubo una recesión absoluta, su compatriota J. C. Riley concluyó al mismo tiempo que hubo incluso un fuerte incremento de la misma entre 1695 y 1860. Poco después, en 1987, J. L. van Zanden, en base a nuevos cálculos y estimaciones, confirmó el punto de vista de Johan de Vries de 1959 para la región de Holanda.

Entretanto, muy recientemente, en 1989, se volvió a rechazar el punto de vista generalmente aceptado desde hacía algunos decenios, de que el comercio internacional de la República había pasado ya su punto culminante después del año 1650. Según Jonathan Israel, el estancamiento del «Negocio Madre» en aquella época fue ampliamente compensado por la expansión y el crecimiento de nuevas actividades. De esta manera, los Países Bajos Septentrionales conservaron, en su opinión, su hegemonía comercial hasta 1740. Solamente después de esta fecha se produjo una recesión relativa en comparación con otras naciones. Las rutas mercantiles y el emporio conservaron, a pesar de todo, sus misiones y funciones mediadoras en el comercio internacional hasta finales del siglo. En efecto, los datos estadísticos más recientes con respecto a la navegación parecen confirmar esta opinión, incluso teniendo en cuenta la cuarta guerra inglesa (1780-1784), a la que se le han atribuido generalmente consecuencias nefastas para el comercio y la navegación. En todo caso, nadie parece discutir que la caída definitiva del comercio holandés se convirtió en un hecho real entre los años 1805 y 1812 con la introducción del sistema continental de Napoleón.

Existe, pues, una gran variedad de opiniones y puntos de vista con relación al desarrollo económico entre 1650 y 1800, a diferencia del criterio unánime sobre la época anterior, la cual consta en los libros como un período de continua expansión económica y comercial. Dada esta notable diferencia en el estudio del período comprendido entre antes y después de la mitad del siglo XVII, sí parece ser que realmente se alcanzó un punto de inflexión. En todo caso, no parece susceptible de contradicción afirmar que en aquel momento se había pasado ya el punto culminante de la expansión económica, aunque esto no significa que el desarrollo económico se basara de inmediato en principios esencialmente diferentes. Cabe imaginar que la expansión se vio dificultada progresivamente por circunstancias exógenas y por factores endógenos que nacían de su propio carácter. Al final de este capítulo, después de intentar ofrecer una imagen más detallada del desarrollo económico, se profundizará más en esta materia.

El sector primario

Es probable que la parte principal de la renta nacional continuase procediendo de la agricultura, donde seguía encontrando empleo la

mayor parte de la población. Éste era, sin duda, el caso en las regiones rurales. Cuando en el transcurso del siglo XVII Europa resultó afectada por una depresión agraria más o menos generalizada, que encontró expresión en un crecimiento demográfico menor o incluso negativo y en unos precios más bajos de los alimentos y de las materias primas agrarias, no hubo consecuencias perjudiciales directas para la altamente desarrollada agricultura de los Países Bajos. Gracias a la diferenciación y especialización relativamente avanzadas de la producción, en un principio lograron beneficiarse de los efectos en los ingresos a causa de la baja en los precios de los productos alimenticios y de primera necesidad, como por ejemplo los cereales para el pan, permitiendo a los consumidores ampliar sus gastos en carne, productos lácteos y de horticultura. De tal forma que la diversidad regional y la orientación al mercado de la actividad agraria seguían desarrollándose. Según comprobó Bieleman recientemente, el cambio se propagó a las granjas tradicionales de las tierras arenosas que estaban relativamente distanciadas del centro mercantil fuertemente urbanizado del oeste del país. En aquella parte del país, el afán de seguridad, bajo la presión de los cambios en las condiciones de producción, originó una alternación dinámica entre el uso intensivo y extensivo de las tierras. En opinión de Bieleman, la supuesta región «atrasada» de Drenthe logró romper a lo largo del siglo XVIII con usos medievales de producción. Cuando la presión a la baja del nivel de precios se intensificó aún más durante los últimos decenios del siglo XVII, también se notó la depresión agraria en los Países Bajos. Al mismo tiempo se manifestaron fuertes e irregulares oscilaciones en los precios. Según K. Roessingh, la depresión, que había entrado furtivamente, se convirtió por fin en el segundo cuarto del siglo XVIII en un período de crisis crónica. No obstante, la intensidad y la forma de la crisis variaban según el tipo, los métodos y las técnicas de producción utilizados y las diferentes condiciones naturales regionales.

Entre los sectores más afectados se contaba la ganadería en los prados de Holanda, Frisia y Utrecht. Ya en el año 1666, Inglaterra había cerrado sus fronteras al ganado y a los productos ganaderos, lo cual no sólo significaba una pérdida de ventas sino también una creciente competencia, porque desde entonces había grandes cantidades de mantequilla irlandesa en el mercado neerlandés y en los mercados de los Países Bajos austriacos, y de Francia, Portugal y España. En el norte de

Alemania los productos lácteos neerlandeses tropezaron además con una competencia más aguda de Frisia occidental. Por otra parte, las condiciones climatológicas y de suelo aumentaron los gastos de la continua lucha contra el agua, lo que derivó, entre otras circunstancias, hacia una considerable intensificación de la presión fiscal. En el año 1731, la llamada taraza afectó, de repente, la madera de los diques del mar y de las esclusas amenazando la existencia de regiones enteras. Era necesario renovar la construcción y el mantenimiento del sistema de diques. Los diques marítimos fueron provistos de pendientes de piedra, por lo que se necesitaron grandes cantidades de piedra de Noruega y del norte de Alemania. Esta inversión significó a la larga una disminución de los costos de mantenimiento, pero a corto plazo impuso una fuerte presión fiscal a la población de los territorios amenazados. Aún más nefasta fue la peste ganadera que, desde el año 1713, diezmó regularmente el ganado vacuno, y ante la cual los ganaderos se encontraban desamparados. Apenas había posibilidades de emigración, aunque la extensión de la cría de ovejas, así como los precios favorables de la lana, ofrecían cierto alivio. También la cría de caballos se extendió por todo el país. En los años 1713-1720, 1744-1756 y 1768-1786 graves epizootias redujeron en unos meses los rebaños entre un 70 y un 90 %. De 1745 a 1755, los campesinos llegaron a perder, en ocasiones, hasta cuatro o cinco veces todo su ganado. Servía de poco consuelo el hecho de que la recuperación requiriese poco tiempo, entre otras cosas gracias a la importación de ganado extranjero procedente de Jutlandia y Schleswig Holstein. No era de extrañar, pues, que bajo el peso de todas estas circunstancias se terminara con la construcción de pólderes y que los precios de arrendamiento en las regiones típicamente ganaderas bajaran entre un 60 y un 70 % de entre 1650 a 1750. Por otra parte, es una prueba del carácter emprendedor de los campesinos que, precisamente en este momento, tuvieran lugar diversas innovaciones y mejoras en los métodos y las técnicas de producción con el fin de ahorrar en los costos laborales que habían tenido una subida relativa.

Por lo que respecta a la empresa campesina mixta, en tierras arcillosas y arenosas, ésta disponía de más posibilidades alternativas para escapar a la continua depresión agraria, y por lo tanto la crisis aquí tomó formas menos duras. En otras regiones se encontró una solución en la reconversión a la horticultura o fruticultura y en el cultivo de

tabaco, lúpulo y cáñamo. También hubo una intensificación de la agricultura. En algunos lugares, muchas empresas ampliaron, en la primera mitad del siglo XVIII, la variedad de los cultivos con cultivos industriales como la linaza, el lino o la rubia. De la misma época data la introducción del cultivo del futuro —la patata—, aunque ésta sólo se cultivaría a gran escala después de 1750.

Alrededor del año 1750, las circunstancias para la agricultura mejoraron cuando el nivel de los precios agrarios empezó a subir progresivamente hasta el segundo decenio del siglo XIX. En general esta subida era superior a la de los costos empresariales y de los salarios. Durante la segunda mitad del siglo XVIII, la agricultura incluso se convirtió en el sector más potente de la economía neerlandesa. Los precios de los arrendamientos seguían una tendencia creciente y se reactivaron las actividades de explotación, así como la construcción de pólderes. En Holanda y Frisia, las empresas de productos lácteos, la horticultura y la fruticultura, hicieron honor a su reputación, ya que en cuanto a capacidad de producción, organización, eficiencia y nivel de desarrollo no encontraron igual en Europa —y posiblemente en el mundo entero—. De nuevo se introdujeron innovaciones y mejoras, por ejemplo, la importación de nuevos cultivos— como la achicoria—, la lucha contra la mala hierba (el cultivo en líneas), el abonado, la mejora y el desagüe del suelo, y herramientas más eficientes, entre otras muchas. No obstante, no se produjo el definitivo paso adelante de la empresa agrícola tradicional, como antes en Inglaterra. Pese a los intentos de diferentes propagandistas y pioneros agrícolas, y a los diversos experimentos de los latifundistas, el progreso técnico en este país se limitó a algunos prudentes pasos al margen. Son algunos ejemplos: el uso de caballos para trillar en sustitución del tradicional mayal, y el arado con puntas de hierro en vez de madera, útiles y efectivos pero no realmente fundamentales ni espectaculares.

Mientras que la agricultura se reactivó en la segunda mitad del siglo XVIII, la depresión en la pesca continuó. Desde la mitad del siglo XVII, la pesca del arenque cayó en picado. Sobre todo durante la Guerra de Sucesión Española (1702-1713), la flota neerlandesa de arenque sufrió grandes pérdidas. Escoceses, daneses y suecos competían cada vez más con los pescadores neerlandeses. A mediados del siglo XVIII, las oportunidades de trabajo en esta actividad se redujeron hasta una cuarta parte de su capacidad máxima en el siglo anterior. Al mismo

tiempo, la flota de arenque se había reducido a la mitad, hasta 250 barcos. Los resultados de las empresas empeoraron todavía más después de 1750. Peor aún fue lo que ocurrió con la pesca del bacalao, la segunda actividad principal de la pesca marina: entre 1770 y 1795 el número de barcos equipados anualmente disminuyó en un 75 %. Apenas se dispone de datos sobre la suerte de la pesca costera, pero la pesca en agua dulce perdió significado como consecuencia de los cambios en el consumo. Francamente desastroso fue el transcurso de los acontecimientos dentro de la pesca de la ballena, que desapareció prácticamente de escena en la segunda mitad del siglo XVIII, en parte debido a la competencia extranjera. Solamente mejoró la pesca en el Zuiderzee, en los pueblos de Marken, Volendam y Durgerdam, gracias a la creciente pesca de arenque, anchoa, gamba, platija y eperlano.

El sector secundario

Dado este planteamiento de la industria, rico tanto en contenido como en distribución, y debido a la falta de datos relevantes, el discurrir general de la evolución industrial entre 1650 y 1800 no es fácil de seguir. No obstante, puede afirmarse, con las debidas reservas, que entre 1650 y 1750 se perdió la ventaja de costos adquirida con anterioridad respecto a la industria de los países vecinos. Mientras que la agricultura superó la crisis después de 1750 y el comercio se mantuvo razonablemente, tal como veremos más adelante, el sector industrial decayó cada vez más. La recesión y disminución iban acompañadas de desplazamientos drásticos y reestructuraciones del modelo de producción industrial.

Por el nivel relativamente alto de los salarios urbanos, la industria textil, que necesitaba una gran cantidad de mano de obra, emigró de los centros de producción urbanos occidentales a las regiones rurales del sur, este y centro de los Países Bajos. La industria pañera de Leiden, que en 1671 había alcanzado su punto culminante con una producción de 139.000 unidades, empeoró rápidamente y un siglo más tarde no producía más que 29.000 piezas. El número de habitantes de Leiden disminuyó al mismo tiempo de 72.000 a 30.000. En otros centros urbanos de la industria lanera ocurrió otro tanto. La industria del lino de Haarlem quedó prácticamente colapsada. También en las ciu-

dades interiores de Holanda, otras actividades industriales, con una alta necesidad de mano de obra, tales como la alfarería y la fabricación de cerámicas, declinaron rápidamente. Por otra parte, la construcción naval tuvo que afrontar continuos problemas a partir del segundo decenio del siglo XVIII, con drásticas consecuencias para las actividades afines como el tejido de lona, la cordelería y la industria maderera. No es de extrañar, pues, que en estas circunstancias la región industrializada de Zaanstreek se viese afectada, alrededor del año 1750, por una depresión grave y persistente. La industria del acabado, que necesitaba una gran aportación de capital, y que estaba relacionada con el emporio, presentó una imagen variable. Algunas actividades, como la fabricación de aceites, la industria de tinturas y el procesamiento de tabaco, se mantuvieron; otras, como la impresión de algodón, fabricación de jabones y de sal y las fábricas de cerveza, empeoraron gravemente. De igual modo, en la industria del acabado se produjo descenso y desplazamiento. Por ejemplo, en los últimos decenios del siglo XVIII, una azucarera ubicada en Rotterdam se trasladó a Amsterdam. Al mismo tiempo, puede hablarse también de un crecimiento y florecimiento inequívocos, como en el caso del alambicamiento y las destilerías de ginebra. Estas industrias estaban concentradas en Schiedam y Rotterdam y tenían conexiones relativamente favorables para la exportación a Inglaterra, Francia y la Península Ibérica.

Tampoco la industria rural se encontraba continuamente en la miseria en todas sus actividades. La industria doméstica de la elaboración textil dio, como actividad secundaria, empleo a muchos obreros del campo y a campesinos modestos. La extracción y explotación de turba seguía siendo, como antaño, muy importante en ciertas regiones para la actividad industrial. Por ejemplo, las fábricas de ladrillos rurales que quemaban la turba pueden considerarse incluso como modelos de prosperidad y desarrollo. Lo cual, sin duda, se debía a su favorable posición en el mercado exterior. La calidad de los ladrillos y las tejas fabricados en este país era superior gracias a las características especiales de la arcilla holandesa. De esta forma, dicha actividad se libró, por excepción, de numerosas normas mercantiles extranjeras contra la industria neerlandesa en general. Mientras tanto poco o nada se sabe de la industria de la construcción, que en el aspecto cuantitativo fue indudablemente una industria importante. Sería incorrecto suponer que esta rama floreció como consecuencia de la reactivación de las fábricas de ladrillos. Al contrario,

cabe deducir que dicha industria no prosperó por la falta de crecimiento demográfico y por el abandono de las ciudades.

La discrepancia en los acontecimientos dentro de la industria tal vez deba atribuirse a los diferentes efectos de diversas condiciones específicas, circunstancias y factores que no tenían una validez general. No obstante, de esta fuerte recesión industrial en el transcurso del siglo XVIII, en la que también la producción del interior fue perdiendo importancia, cabe deducir que se imponía una causa general: la competencia de las fuertes industrias extranjeras, que incluso llegó a afectar a la industria doméstica del textil de las zonas rurales. Los tejidos fabricados en el país tropezaron con posibilidades de ventas cada vez más escasas. Y según parece, debían importarse cada vez más productos industriales —desde pipas a productos de lujo y barcos— del extranjero.

El sector terciario: el comercio, la navegación, las finanzas

La discusión sobre el desarrollo económico de la República se ha centrado tradicionalmente en la evolución del comercio exterior y de la navegación. En este sentido, uno de los mayores problemas es la falta de datos cuantitativos suficientes y fidedignos, que también se manifiesta en el período 1650-1800. La fuente más evidente es la exacción de los derechos de convoy y licencia —los derechos de importación y exportación— cobrados, de forma descentralizada, por las seis oficinas del Estado Mayor de la Armada. Pero es un cuadro muy incompleto de los movimientos comerciales. En primer lugar, la llamada *voorbijlandvaart* —el tráfico comercial entre otros países a cargo de los mercaderes y barcos neerlandeses— no fue registrada, siendo muy probable que, precisamente en el siglo XVIII, adquiriera más importancia. En segundo lugar, hay que pensar que ya en el siglo XVII el 20 % de las rutas neerlandesas a través del estrecho de Sund pasaron por el emporio holandés. Muchas veces, el rumbo se dirigía directamente desde la región del mar Báltico a los puertos de Francia o de la Península Ibérica. El volumen de esta *voorbijlandvaart* parece haberse doblado en la segunda mitad del siglo XVIII. Aparentemente, el emporio holandés no se benefició, o se benefició muy poco, de la expansión creciente del tráfico en el mar Báltico después del año 1760, del que se hicieron cargo cada vez más los barcos extranjeros. Las tarifas y la base de exac-

ción de los derechos de convoy y licencia se diferenciaron en el transcurso del tiempo, lo cual complica, al igual que las modificaciones de diversas regulaciones de exención, la correcta interpretación de los datos. Por ejemplo, el comercio con la India oriental quedó exento en este sentido. Por último, una cuestión aparte es la evasión. Johan de Vries estimó que la evasión en Zelanda alcanzó nada menos que el 80 % en comparación con el 40 y 30 %, respectivamente, en las jurisdicciones de Amsterdam y el Mosa (Rotterdam). De igual modo, hay discrepancias en cuanto a los cambios en las cantidades evadidas. En el siglo XVII, esta evasión debió de alcanzar del 20 al 25 %, llegando en el siglo XVIII a una tercera parte aproximadamente. Para el comercio con la región del mar Báltico, parece que se convirtió en costumbre no pagar el 20 % de los derechos. En general se acepta que la evasión alcanzó su mayor volumen en el transcurso de la segunda mitad del siglo XVIII. Todo ello indica que el comercio exterior de la República durante el siglo XVIII ha sido muy importante, según se deduce de los derechos de convoy y licencia cobrados.

De los datos disponibles, cabe deducir que en el período entre 1650 y 1740 hubo una gran inestabilidad e inconstancia. Es muy posible que en esta época los períodos de prosperidad se vieran interrumpidos constantemente por recesiones y depresiones económicas. En 1660-1680 y 1700-1720, las depresiones económicas muy graves afectaron en especial al comercio. Esto no es difícil de explicar, ya que en estos tiempos la República estaba intensivamente involucrada en grandes guerras. Las guerras marítimas contra Inglaterra (1652-1654, 1665-1667 y 1672-1674), el año catastrófico de 1672, la Guerra de Sucesión Española (1702-1713) parecen haber causado muchos daños al comercio de ultramar de los Países Bajos. No obstante, en cada ocasión el país se recuperó, tal como se deduce de los períodos de florecimiento en los años 1680-1700 y 1720-1740. Además, resulta notorio que la lucha en el país durante la Guerra de los Nueve Años (1688-1697) apenas perjudicó al comercio neerlandés de ultramar. En el transcurso de la segunda mitad del siglo XVIII se registra una imagen mucho más tranquila, aunque la Guerra de Sucesión Austriaca (1740-1748) y la Guerra de los Siete Años (1756-1763) provocaron de nuevo alteraciones. Fue la Cuarta Guerra Inglesa (1780-1784) la que causó una fuerte recesión, alcanzándose incluso el bajo nivel de los años 1680-1700. Pero en conjunto, parece que la segunda mitad del siglo XVIII, pese a

una leve tendencia a la recesión del orden de un 5 % aproximadamente, transcurrió de forma más favorable que el período entre 1660-1740. Considerando el desarrollo en cifras de ingresos por exacciones para el período de 1650 a 1795 en conjunto, hay que constatar que no hubo cambios fundamentales.

Los datos tomados del registro de los derechos de convoy y licencia han sido completados por otras series de cifras. La información en esta materia se refiere a la navegación y el tráfico de mensajes (entre otros muellajes), al transporte de personas, a los impuestos indirectos sobre la venta, el consumo y la producción, sobre el comercio en determinados productos de ciertas regiones, sobre el trabajo, y similares. J. L. van Zanden hizo recientemente un resumen sobre la región de Holanda, y lo enriqueció con nuevas estimaciones y datos que confirman a grandes rasgos la imagen arriba esbozada. Comprobó que el sector terciario holandés donde estaba domiciliado el 40 % de la población, que ganaba por lo menos la mitad de la renta nacional, no mostró ningún crecimiento real ni una recesión duradera o importante. De tal manera, las depresiones en el comercio marítimo parecen haber sido compensadas en la práctica por la expansión y el crecimiento del comercio por tierra. No se produjeron decisivas rupturas de tendencias ni modificaciones. Y tampoco fue tan mal en la navegación, como ya se ha dicho. El historiador belga Wilfrid Brulez opina en 1979 que el fletamiento en sí no fue una empresa lucrativa. Sin embargo, P. C. van Royen demostró que en el siglo XVII se produjo un aumento impresionante de la capacidad de producción de la flota mercante holandesa en Europa, aunque el número de barcos y marineros no varió en aquella época. Pero se sabe muy poco sobre la evolución de los fletes, y los desarrollos del siglo XVIII no son tan claros. El número de marineros de la marina, la pesca y la pesca de la ballena en conjunto, disminuyó entre 1680 y 1770 de 15.500 a 10.000 personas, pero J. R. Bruijn y J. Lucassen opinan que, en cambio, en la marina mercante (incluida la Verenigde Oostindische Compagnie) el número de marineros aumentó de 31.000 a 32.500 personas. El tonelaje de la flota mercante ascendió, tanto en 1670 como en 1780, a 400.000 toneladas, y sólo empezó a descender lentamente en los siguientes decenios hasta llegar a la cifra de 131.000 toneladas. Son difíciles de estimar los cambios que se produjeron en el planteamiento efectivo de la flota. Se ha calculado que los barcos eran capaces de efectuar, como máximo, una media de tres

viajes al año. Parece ser que alrededor de 1700 la mayor flota mercante en el mundo dispuso, al año, de apenas un millón de toneladas para los 70 ó 90 millones de habitantes que suponía en aquella época el mercado europeo: en la era preindustrial el comercio y la navegación eran fenómenos marginales. De todas formas, lo que antecede motiva la tesis de que tanto la navegación como el comercio neerlandeses, en cuanto a volumen, se mantuvieron más o menos hasta finales del siglo xviii. Basándose en sus estudios más recientes, realizados en 1990, J. R. Bruijn pudo señalar que la ruta tradicional hacia Europa occidental y nororiental todavía daba porcentajes de beneficios de alrededor del 10 %. Según el mismo autor, también la Verenigde Oostindische Compagnie logró, a diferencia de su competidor inglés, controlar sus gastos de transporte hasta alrededor del año 1780.

Durante el siglo xviii hubo un debilitamiento sensible de la navegación neerlandesa debido a su menor participación en el tráfico. Alrededor del año 1680 la propia flota mercante todavía realizaba el 95 % de la navegación de la República, mientras que un siglo después esta cifra había descendido al 75 %. Además, la navegación, al igual que el comercio internacional, tampoco era insensible a la inestabilidad cuando los estancamientos y las recesiones interrumpían las fases de crecimiento. Finalmente, en el aspecto regional se manifestaron diferentes evoluciones contradictorias en el comercio y la navegación. Según demostró A. M. van der Woude, especialmente la región holandesa al norte del IJ, que durante los siglos xvi y xvii fue un centro de crecimiento, tuvo que enfrentarse a una recesión generalizada y duradera, tanto en el campo como en las ciudades. Las ciudades comerciales y los puertos prósperos como Hoorn, Enkhuizen y Medemblik decayeron y ya no volvieron a prosperar. En cambio Alkmaar, también situada en el norte de Holanda, experimentó, según L. Noordegraaf, un aumento de trabajo y un mayor crecimiento. Del mismo modo, la región del Mosa en el sur de Holanda parece haber resistido mejor la adversidad de los tiempos, pero incluso allí, según D. J. Noordham, hubo, contradicciones aún dentro de las economías pueblerinas a pequeña escala.

Todo, lo que antecede dice muy poco del aspecto lucrativo del comercio. En esta materia tampoco se sabe mucho con seguridad. El desarrollo de los precios no ofrece ninguna comprensión al respecto. Entre 1650 y 1750, el nivel de los precios mayoristas mostró pocos cambios, aunque en 1650-1680 y 1710-1740 se habla de un cierto des-

censo. En el primer caso se ajustaba a la depresión comercial arriba reflejada, pero más tarde no fue así. Después de 1750, los precios subieron, de forma moderada pero persisente, lo que se corresponde con la reactivación del comercio. En cuarenta años, incluso se llegó a hablar del doble, aunque no se ha podido averiguar con exactitud cuál fue la relación con el desarrollo comercial. Con todo, parece ser que no es posible relacionar, de forma inequívoca, el desarrollo del comercio y la navegación con el movimiento de los precios. Es notable que el precio de los artículos cosechados fuera más estable que el de los artículos no cosechados, puesto que a la vista de la gran influencia de las alteraciones naturales se esperaría lo contrario. Probablemente, esto tiene que ver con la mayor importación de productos industriales extranjeros y la debilitación de la industria interna.

La estabilidad relativa del tráfico con el extranjero en su conjunto parece esconder varios cambios que incluso podrían ser decisivos, y que indudablemente tuvieron consecuencias para la economía. Se manifestaron sobre todo en el terreno del «Negocio Madre» —la ruta por el estrecho de Sund al mar Báltico—. Entre 1562 y 1657, el 60 % del paso correspondió a los barcos neerlandeses, pero esta cuota descendió hasta el 35 % en el período de 1661 a 1783. De 1650 a 1800 se habló repetidamente de una recesión absoluta que se manifestó expresamente en 1690-1720 y 1780-1795. A principios del siglo XVIII, el peaje por el estrecho de Sund registró incluso menos de un promedio anual de 1.000 pasajes neerlandeses. No obstante, cuando la ruta neerlandesa por el estrecho de Sund de 1761 a 1780 alcanzó su punto culminante absoluto en el siglo XVIII, con una media de casi 4.500 pasajes, solamente representó el 31 % del total.

Estos sucesos tuvieron relación con el desarrollo de la importación de cereales que se redujo considerablemente entre 1650 y 1750. El estancamiento del crecimiento demográfico y el aumento de la producción cerealista en la Europa occidental y meridional eran los responsables de ello. Cuando el crecimiento demográfico en Europa, después de 1750, volvió a despuntar, y la demanda de cereales de la región báltica se incrementó de nuevo, Amsterdam se recuperó como mercado cerealista importante a nivel internacional, aunque sin alcanzar la anterior hegemonía sobre la ruta del mar Báltico. El comercio de otros productos de la región del mar Báltico —madera, pez, brea, cáñamo, lino, linaza, potasa, glasto, hierro— ofrece una imagen semejante. Hasta

1780, la reactivación siempre siguó a la recesión absoluta, pero la participación proporcional de la República disminuyó continuamente. El tráfico en la dirección inversa no era sustancialmente diferente. Los bienes textiles, arenques, vinos, sal e incluso los productos coloniales seguían teniendo el mismo volumen transportado, pero el retroceso relativo fue grande y generalizado.

También el importante comercio de la madera con Noruega sufrió más que en el período anterior. La madera noruega encontró un mercado directo en Inglaterra, donde los neerlandeses estaban excluidos de la importación por la regulación marítima vigente. A pesar de todo, los ingleses no lograron expulsar a la República del comercio de la madera. En 1797, todavía el 97 % de la exportación de madera noruega iba destinado directamente a la República. No obstante, la importación de madera noruega bajó en la segunda mitad del siglo XVIII, debido a una disminución en la producción noruega que descendió hasta un tercio de su capacidad máxima del siglo XVII. Al mismo tiempo, la ruta neerlandesa hacia el norte de Rusia continuaba siguiendo el itinerario familiar hacia Arcángel. Entre 1720 y 1780, esto produjo un aumento del tonelaje embarcado de más del 250 %. Pero el éxito era, en parte, aparente, puesto que los neerlandeses apenas participaron en la nueva ruta a San Petersburgo. La ruta suponía aproximadamente la mitad del comercio con Arcángel pero estaba casi completamente en manos de los ingleses. Ya en el transcurso de la segunda mitad del siglo XVII se produjeron modificaciones en las rutas costeras hacia el norte de Alemania y Dinamarca, también llamadas *de kleine Oost* *. Cuando Hamburgo, durante las guerras marítimas contra Inglaterra, escapó de la supremacía económica de la República, se acabó la hegemonía marítima sobre *de kleine Oost.* En el siglo XVIII, la competencia de Hamburgo y de Brema se intensificó aún más, y el comercio de Europa noroccidental dispuso así de una red descentralizada de mercados que estaban estrechamente unidos debido al mutuo arbitraje entre los mismos. Esta circunstancia constituyó un factor importante en la disolución y el abandono del emporio holandés, que, no obstante, se mantenía donde su ventaja de costos, a consecuencia de circunstancias especiales, seguía intacta. Gracias a la situación geográfica de la República la dependen-

* Literalmente, *de kleine Oost* significa «el pequeño este». *(N. del T.)*

cia económica quedó garantizada, especialmente en el *hinterland* inmediato de los Países Bajos Meridionales, Lieja y Renania. De esta forma, el comercio terrestre y fluvial por el Rin y el Mosa seguían conectados con los mercados de la Europa central y oriental. En el siglo XVIII, fue sobre todo Rotterdam la que pudo beneficiarse de las excelentes relaciones y conexiones con las Islas Británicas. Por lo demás, debido a la presencia de una colonia de comerciantes británicos, Rotterdam fue el eje en el comercio entre Gran Bretaña (incluyendo las colonias británicas en América) y el continente. En torno al año 1700, los Países Bajos exportaron a Inglaterra hasta 511 tipos de mercancías diferentes e importaron 274 productos ingleses. En la primera mitad del siglo XVIII, el principal producto de importación fueron los cereales, aunque también se importaron materias primas y combustibles para la industria del acabado de Rotterdam (tabaco, carbón). No obstante, parece que Amsterdam, a pesar de sus conexiones mucho más desfavorables con los grandes ríos, tuvo mayor significado que Rotterdam en el comercio fluvial. Lo cual debe atribuirse sobre todo a la exportación de productos coloniales, que se negociaron principalmente a través de Amsterdam. Entretanto la importancia de la República para Inglaterra disminuyó continuamente. De finales del siglo XVII a finales del XVIII, la participación neerlandesa en las importaciones británicas disminuyó del 15 al 4 %, y en las exportaciones, del 42 al 13 %, aunque es posible que las cifras en cuestión —dado el posible aumento del comercio contrabandista— esbocen una imagen demasiado desfavorable. Las relaciones neerlandesas con Francia parecen haber estado influenciadas en dicha época por la política agresiva y proteccionista con la que Francia quería deshacerse de la tutela neerlandesa. En efecto, la influencia neerlandesa en la economía francesa fue considerable en el siglo XVII; en los principales puertos de exportación franceses, Burdeos, Marsella, Nantes y La Rochela, se encontraban importantes colonias de mercaderes neerlandeses, y su navegación estaba prácticamente en manos neerlandesas. Los créditos holandeses controlaban la vinicultura y las fábricas de sal; los molinos de papel y las refinerías de azúcar funcionaban igualmente con capital holandés. No es de extrañar, pues, que Francia intentara romper este poder holandés. Mas el proteccionismo francés surtió un efecto relativamente escaso y, después de la Guerra de Sucesión Española, la guerra económica francesa iba dirigida sobre todo contra Inglaterra, el nuevo competidor. En tales circunstancias, el

comercio y la navegación neerlandeses se mantuvieron. Tras una depresión inicial, en 1750 llegaban todavía de 200 a 300 barcos a la República, procedentes de Francia. No obstante, la importación de vino y sal, que habían sido productos esenciales para la navegación neerlandesa en el mar Báltico, perdió progresivamente importancia. En el siglo XVIII, la reexportación francesa de productos coloniales perjudicaba cada vez más a los productos de exportación clásicos, y en 1750, el 51 % de las exportaciones francesas a los Países Bajos concernía a nuevos productos como azúcar, café, índigo y tabaco; cuarenta años más tarde esta participación aumentó hasta casi el 90 %. Pero tal y como fue con otras regiones, la participación neerlandesa en la importación y exportación de Francia disminuyó continuamente.

Tras la Paz de Westfalia en 1648, el comercio neerlandés con la Península Ibérica parecía uno de los principales pilares del sistema comercial holandés. Afirma Jonathan Israel que, entre 1647 y 1672, el comercio neerlandés alcanzó su punto culminante absoluto, porque, con menores gastos y dificultades, tenía acceso no sólo a los mercados de España y Portugal, sino también a los de América Latina y las regiones del Mediterráneo, beneficiándose así el comercio de productos de alto valor y, no en último lugar, el comercio esencial de metales nobles. Por lo que se consolidó la gran prosperidad de Amsterdam como mercado internacional de metales nobles, al mismo tiempo que el comercio y la marina mercante de Holanda expulsaron a Francia de su posición dominante en la Península Ibérica y en la región mediterránea. Pero en el siglo XVIII, también aquí los Países Bajos habían de encontrarse con una creciente competencia extranjera, no ya de los franceses, sino sobre todo de Inglaterra y, después de 1750, de los mercaderes autóctonos de Grecia, Turquía y el Levante.

De todo lo anterior resulta que el emporio holandés se mantuvo hasta mediados del siglo XVIII —a pesar del estancamiento y la recesión absolutos— en medio de la creciente competencia extranjera y de las diversas medidas políticas comerciales. Y ni siquiera las diferentes guerras, que habían causado repetidas depresiones en el comercio de ultramar, lograron romper la flexibilidad del sistema del emporio. En la segunda mitad del siglo XVII, este sistema fue lo suficientemente flexible como para compensar la depresión en la ruta del mar Báltico y las menores importaciones de cereales con el comercio de mercancías de mayor valor procedentes de otras regiones. Hasta que, en la segunda mi-

tad del XVIII, cuando tuvo lugar una reactivación cuantitativa, los países vecinos se adelantaron muy rápidamente a los holandeses, y como consecuencia, se disolvió el emporio, consolidándose la recesión económica relativa. La reconversión al comercio y navegación de bienes de alto valor, tales como los productos coloniales, ya había reducido las oportunidades de trabajo en el país.

Ni el comercio de la Verenigde Oostindische Compagnie ni el de la región que correspondía a la patente de la Westindische Compagnie llegaron a tener influencia alguna en esta evolución. Niels Steensgaard calcula que en torno a 1700 el comercio de la República con el resto de Europa ascendió aproximadamente a 130 millones de florines, mientras que las importaciones de Asia ascendieron a 18,4 millones y las de la región atlántica a 2,25 millones. Lo cual significaba que menos de una cuarta parte de la flota mercante neerlandesa dependía de los mercados de fuera de Europa, de los cuales el 20 % se encontraba en Asia y el 5 % en la región atlántica.

Tampoco el análisis cualitativo del flujo de mercancías entre la República y los mercados no europeos ofrece motivos para suponer que estas mercancías tuvieran un efecto favorable desproporcionado en la economía neerlandesa. De Asia se importaban principalmente especias, café, té y textiles, que en la República no necesitaban ningún procesamiento posterior. Lo cual no sucedía con el azúcar procedente de la Guayana neerlandesa. Las refinerías de azúcar holandesas eran tan numerosas que la mayor parte del azúcar crudo era importado de Inglaterra y Francia; siendo la importación de la India occidental relativamente insignificante.

Las exportaciones a Asia consistían principalmente en dinero, mientras a África y América se exportaba sobre todo alcohol, armas de fuego, pólvora y textiles. Si la producción neerlandesa de armas de fuego y pólvora se vio beneficiada por este mercado no europeo, no sucedió así con las manufacturas textiles, puesto que la mayor parte de la exportación textil a África eran telas de algodón procedentes de Asia.

Lo que antecede no significa que las relaciones económicas internacionales de la República vieran disminuir en algún momento su importancia como fuente de ingresos. Al contrario, el crecimiento y la independización del mercado de capitales y financiero proporcionó a la economía neerlandesa, además del comercio del emporio, fuentes de beneficio y de acumulación de capital completamente nuevas. Como

ya se indicó en el capítulo I, el auge del sector financiero procedente del desarrollo de la bolsa y la banca data ya de la primera mitad del siglo XVII. En aquel momento, los mercaderes neerlandeses ya concedían créditos al extranjero, principalmente bajo garantía de mercancías comerciales, aunque no podía hablarse todavía de una independencia del sector financiero.

En la segunda mitad del siglo XVII, Amsterdam se desarrolló expresamente como centro financiero mundial. La importación de grandes cantidades de metales nobles a través de España, procedentes de América, contribuyó a ello de forma decisiva. A lo que hay que añadir la libertad existente para la importación y exportación de metales nobles, la fiabilidad del Amsterdamse Wisselbank y —desde la reforma de la moneda de 1694— la estabilidad del sistema monetario, relativamente bien regulado. Sin embargo, el principal factor fue, sin duda, la acumulación de capitales, como consecuencia de este comercio exterior. El capital así acumulado también se invertía en otros sectores. Ahora bien, el volumen del emporio estaba sujeto a las limitaciones propias de las deficiencias de las técnicas de producción preindustriales. En la medida en que aumentaban los relativos excedentes de capital, era lógico que se buscaran de forma más intensiva otras inversiones alternativas —preferentemente en el país—. La depresión agraria en esta época ofrecía pocas perspectivas. La misma situación de la industria reducía las posibilidades de inversión. En cambio, el sector público y semipúblico ofrecía mejores perspectivas. Pero la financiación de las instituciones gubernamentales no estaba regulada con eficacia. El perfeccionamiento de los impuestos tropezó con grandes dificultades, muchas veces de índole social y política, así que las necesidades de financiación de las autoridades fueron cubiertas en general con préstamos. Aunque el nivel de la renta, por la acumulación de capital, era muy bajo en comparación con el extranjero, las deudas de las autoridades se incrementaban. Lo que condujo finalmente a una subida furtiva de los impuestos indirectos, por ejemplo, en los artículos de primera necesidad. Este régimen financiero fiscal afectó a la clase no pudiente, mientras que para el capitalista el sector público nacional seguía siendo un gratificante y seguro objeto de inversiones, independientemente de la caída de la renta desde el 5 ó 6 % en 1650 al 2 ó 3 % al final del siglo XVIII.

Este amplio mercado de capitales fue descubierto por las autoridades extranjeras. Suecia, Prusia, Polonia, Austria, Rusia, España y más

tarde los Estados Unidos podían obtener créditos sin garantía inmediata de mercancías. Personas como el recaudador general de la República tuvieron la oportunidad de reunir, en 1700, enormes riquezas haciendo de mediadores con el mercado de capitales nacional, en la concesión de préstamos extranjeros. En el siglo XVIII, los bancos especializados asumieron esta misión: Hope & Co., Clifford, Fizeaux & Co., Hasselgreen, Van Staphorst, De Smeth, se convirtieron en figuras clave en el terreno de las emisiones internacionales. Gracias a su intervención, la República llegó a ser en la segunda mitad del sigo XVIII la nación de acreedores más importante. También empresas extranjeras como el Bank of England y la South Sea Company podían recurrir a este país. En 1750 tuvieron mucho éxito los llamados préstamos de plantaciones de la India occidental. La gran diversidad del material de inversión permitió fundar en los Países Bajos el primer fondo de inversiones en el mundo, tras la crisis financiera de 1772-1773.

Mientras tanto, alrededor de 1700, el tráfico tradicional de letras en el comercio de mercancías había desarrollado una nueva forma de aceptación de letras. Los clientes extranjeros tenían la oportunidad de entregar letras de cambio a los mercaderes y financieros neerlandeses, sin que existiera deuda alguna por la entrega de mercancías ni por otro motivo. Estas letras eran negociables, de forma que los extranjeros podían conseguir, mediante su venta, el dinero en metálico que necesitaban para el comercio de mercancías. Así, el capital neerlandés permitió incrementar, en el siglo XVIII, una gran parte del comercio internacional europeo, fuera del emporio. Dicha actividad no estaba exenta de peligros, particularmente en el caso de cobertura insuficiente. Hubo hasta dos crisis financieras —en 1763 y 1772-1773—, en las que quebraron renombrados banqueros de Amsterdam. Estas crisis, no obstante, apenas perjudicaron el comercio real —lo que demuestra la situación de independencia de las finanzas—. Esto mismo ya se había comprobado en 1720, cuando el agiotaje especulativo en diversos tipos de acciones ocasionó un colapso desastroso. Y tampoco en aquel momento se vieron demasiado perjudicados el comercio y la industria.

La creciente actividad dentro de las finanzas independientes dio lugar a desaprobación y condena. El flujo de capital procedente de los Países Bajos alimentó, pues, el desarrollo económico de los competidores extranjeros y al mismo tiempo contribuyó a la disolución del emporio holandés. Pero sin duda, tanto una cosa como la otra hubie-

ran ocurrido de todas formas y no es verosímil que el capital neerlandés fuera realmente importante en este aspecto. La exportación de capital no originó su escasez en el país: la falta de capital nunca fue impedimento para llevar a cabo los proyectos. En cambio, sirvió para emplear unos recursos que de otra forma hubieran quedado sin utilizar. En estas circunstancias, el sector financiero contribuyó de forma positiva a la renta nacional. Aunque esta contribución en cuanto a puestos de trabajo no tuvo comparación con la del comercio de mercancías, la industria y la pesca. Por eso, puede hablarse efectivamente de un crecimiento desviado cualitativo dentro del régimen económico de la República, que fue reforzado aún más por su concentración unilateral en Amsterdam.

Las autoridades y la política comercial

A primera vista, pudiera parecer que el sistema estatal descentralizado de la República impidiera o entorpeciera la creación y el desarrollo de una política comercial efectiva, basada en principios. A este respecto incluso puede hablarse de un sistema sin sistema, que no se presta a una definición inequívoca en cuanto a su carácter o contenido. La política económica en general y la política comercial en particular estaban basadas simplemente en oportunismo y pragmatismo. En la historiografía las discrepancias de opinión, en esta materia, se han centrado en la pregunta siguiente: ¿en qué medida su puesta en práctica se distinguía del mercantilismo de la época, y en qué medida coincidía con su posterior polo opuesto —el liberalismo y el libre comercio?

En la historiografía reciente domina la opinión de que se trataba de un caso intermedio.

> En la actualidad ya nadie defiende la opinión de que esta política estaba dirigida al *free trade.* Tampoco puede considerársela como una forma de «mercantilismo» adaptada a las circunstancias especiales de la República,

concluye J. Hovy en su obra fundamental de 1966 acerca de la política comercial de la República en el siglo XVIII. Según Johan de Vries, en ese mismo siglo precisamente se respetó mucho el interés del emporio.

De acuerdo con estas caracterizaciones, la historiografía se ha centrado principalmente en descripciones más o menos detalladas de las medidas que se tomaron de hecho. En ello se parte más o menos tácitamente de que la promoción de los intereses del comercio mayorista se compaginó con el interés económico general. No obstante, sigue abierta la pregunta de en qué medida y en qué circunstancias esto fue realmente así.

Sea como fuere, se suele pensar que la política económica en general y la política comercial en particular, por regla general, concedieron prioridad al comercio. Las variaciones al respecto solían producirse temporalmente, como reacción a determinados incidentes tales como circunstancias bélicas que podían ocasionar bloqueos y embargos comerciales. En la medida en que la protección adquirió una forma más duradera, por regla general no ocurría sistemáticamente como reacción a las modificaciones estructurales en las circunstancias generales del mercado. Fueron más bien medidas incidentales e incoherentes para una mejor protección de sectores o ramas industriales específicos —por ejemplo la fabricación de papel y la pesca del arenque— que por diversos motivos se juzgaron importantes. Razón de más para considerar la política comercial como el producto de compromisos especiales entre grupos de intereses que reaccionaron de forma pragmática ante determinadas circunstancias y evoluciones.

Tal planteamiento tuvo éxito, por lo visto, al menos hasta mediados del siglo XVII. Pero no se sabe si también lo tuvo posteriormente, puesto que el desarrollo económico —y la evolución comercial— dejaba mucho que desear.

Algunos opinan que esto se debió a la ineptitud de la clase dominante de ediles y regentes. Después de 1650 se habrían distanciado del comercio y se habrían dedicado cada vez más a otros asuntos. Por ello faltó la energía y la voluntad política para llevar a cabo las reformas necesarias. Dada la circunstancia de que la política comercial, desde el principio, había estado al servicio de los intereses comerciales, cabe preguntarse ¿qué cosas podían mejorarse aún en este marco? Por otra parte, la República actuó desde el principio, siempre que era posible, de forma activa en el campo económico, tal y como resulta de la política colonial agresiva y de las tarifas discriminatorias con respecto al *hinterland* inmediato en el continente. Y tampoco se quedó pasiva después en la defensa económica; pasó a la firma de tratados comerciales especiales, que

incluso ocuparon un lugar aparte en la política exterior en general. Así se creó, a partir del último cuarto del siglo XVII, un sistema de tratados para la protección de las relaciones comerciales con Portugal, Francia, Suecia, España y otros países. El tratado con España, que data de 1714, fue incluso enriquecido, por primera vez, con una cláusula de nación más favorecida. Y por último, también se modificó y reformó varias veces el sistema de tarifas; después de concluir la Paz de Westfalia en 1648, se estableció una nueva tarifa en 1651. En aquel momento, incluso Amsterdam se opuso a que se volviera a aplicar la muy baja tarifa de paz de 1609 –redactada en la Tregua de Doce Años en la guerra con España– por miedo a la competencia de la industria de los Países Bajos Meridionales, que durante la guerra se pudo controlar con éxito. A partir de 1651 se efectuaron diversas reformas, sobre todo bajo la presión de las guerras comerciales, la más importante de las cuales fue la de 1725, que no solamente proporcionó al comercio un mayor alivio fiscal sino que también concedió protección a la industria. Fue motivo de discusión la propuesta de 1751 para instituir un libre pasaje y un sistema limitado de puertos francos que no se llevó a cabo, y resulta difícil averiguar qué efectos nacieron de ello, dado el clima comercial liberal.

Las modificaciones ineludibles, irreversibles y progresivas de los factores de poder político en las relaciones internacionales de la competencia fueron los principales responsables del bloqueo del comercio exterior después de 1650. Y es curioso comprobar que la República no se beneficiara del auge económico general de la economía internacional en el siglo XVIII. Esta reactivación se manifestó sobre todo en la sociedad del noroeste del Atlántico, y se acepta como la causa de la recesión económica en la República. Pues ésta no sólo tuvo que luchar contra una mayor competencia, sino contra la pérdida de proveedores y compradores que abandonaron el dominio económico neerlandés. Lindblad argumenta que la independencia económica de Suecia tuvo repercusiones en la recesión holandesa. Puesto que ambas economías encontraban senderos de desarrollo diferentes, sus mutuas relaciones económicas se redujeron. Pero no deja de sorprender la incapacidad para unirse a la expansión económica internacional, sobre todo después de 1750. Aparentemente, los Países Bajos, por una u otra razón, no tomaron las medidas necesarias para participar en el crecimiento internacional.

Pero otra parte de responsabilidad radicaba en la política comercial que se llevó a cabo. Esta política, por lo que parece, era un obs-

táculo para las reformas de la economía nacional en favor del mantenimiento de la ventaja de costos adquirido en las relaciones internacionales en otras circunstancias.

A este respecto cabe pensar que las autoridades, fuera del ámbito del comercio mayorista internacional, intervinieron intensivamente en la economía. Las capas más bajas de la producción, recolección y distribución estaban a merced de la intervención reguladora del gobierno. Mandatos de calidad, medidas salariales y de precios, ordenanzas laborales, regulaciones de los horarios de trabajo y otras limitaciones de la libertad estaban a la orden del día. Sin embargo, no era el gobierno central el que se ocupaba de estos asuntos. En la práctica, eran las instituciones regionales y municipales las que se dedicaban a ello. Dichos organismos estaban formados por personas que tenían intereses en el comercio mayorista. Además del poder, disponían de la capacidad de criterio necesaria para apoyar realmente dichos intereses, desplazando a un segundo término otros que podían ser perjudiciales para este comercio. La otra cara de la limitación unilateral de las libertades de elección económicas en el país fue el beneficio unilateral del tráfico con el extranjero. Todo ello nació de un solo complejo de relaciones de poder.

Siempre que los mercaderes lograban que el interior participara en la ventaja comercial obtenida de esta forma, también se beneficiaban los factores de producción interiores. Y recibían una recompensa por sus esfuerzos realizados en favor de la ventaja de costos que los Países Bajos habían adquirido en la economía internacional.

En el terreno fiscal y económico este planteamiento albergaba un creciente desequilibrio. Puesto que el comercio exterior constituía una parte relativamente alta de la renta nacional, hubiera sido lógico gravarlo con una parte fiscal correspondiente en el marco de las finanzas públicas con el fin de que las autoridades pudiesen cumplir con sus objetivos. Pero en la práctica no ocurrió así. En el aspecto fiscal hubo mucha consideración con las relaciones económicas exteriores de la República en perjuicio del comercio interior. El sistema de derechos de convoy y licencia, que en un principio se introdujo como una simple retribución por la cobertura de los gastos de defensa marítimos, estaba completamente desfasado. Este sistema significaba que otros tenían que acudir en su ayuda, de forma que el contribuyente interior colaboraba en garantizar la seguridad del mar, en beneficio del comercio y la na-

vegación. Los impuestos de defensa aumentaron, aunque la República pudo zafarse con éxito de las guerras entre 1713 y 1780. La política económica y fiscal tropezó, pues, con un dilema sin solución. Por un lado, los intereses del emporio se oponían a un aumento de los derechos de convoy y licencia, y por otro, la enorme expansión del comercio neerlandés entre 1580 y 1650, en nuevos mercados, productos y actividades comerciales, creó la necesidad adicional de apoyo y protección. En la práctica, esto implicaba que la creciente carga de las finanzas públicas se distribuía de forma cada vez más desequilibrada entre los sectores interiores y exteriores de la economía. La carga de la defensa se volcaba cada vez más, de forma relativa y absoluta, en el comercio interior.

En un principio, también el tráfico interno se había beneficiado de la ventaja de costos adquirida en las relaciones internacionales. En virtud de ello, parecía justificado introducir, durante la creación de la Unión de Utrecht en 1579 —en la que se crearon los Países Bajos Unidos—, un sistema de tarifas externas muy bajas. La progresiva erosión de la ventaja de costos en la segunda mitad del siglo XVII fue reduciendo tal beneficio. Con lo que se puso en entredicho, sobre todo en teoría, el favorecimiento unilateral del comercio exterior. Hubiera sido necesario presionar menos al comercio interior en el aspecto fiscal y concederle la libertad de buscar otras alternativas. Pero ocurrió lo contrario. Hubiera resultado adecuado un régimen fiscal más severo para el comercio mayorista. Agravando las cargas fiscales externas se habrían reducido o incluso eliminado las actividades comerciales menos lucrativas. Pero, en la realidad, el emporio siguió actuando en perjuicio de otros. Y así, la economía neerlandesa tropezó con este obstáculo y se vio imposibilitada para tomar otras medidas que se ajustaran mejor a las diferentes circunstancias externas. La República mantuvo el sistema sin ayuda gubernamental disfrazada, y los mercaderes no se animaron a emprender otros caminos.

Lo que antecede coincide, en sus puntos principales, con el punto de vista de Adam Smith sobre el mercantilismo. El mercantilismo, en su opinión, se debió a la conducta coactiva de mercaderes cortos de vista, aprovechados y egoístas. Éste fue el caso de la República. Charles Wilson consideró que su política económica era «predominantly a conception of business welfare working upwords from the merchant community towards a government with minimum powers». A este res-

pecto puede hablarse de mercantilismo en la República, simplemente porque, a pesar de todo el oportunismo y pragmatismo, se le concedió una alta prioridad desproporcionada a los intereses del comercio mayorista. Incluso cabe suponer que una república mercantil como los Países Pajos Unidos estaba en mejores condiciones de servir a este interés de las monarquías absolutas, que por regla general se consideran como los representantes del mercantilismo. Es cierto que no se ha prestado atención a algunas reglas del mercantilismo. El llamado *bullionism*, que a causa de las provisiones de metales nobles en el interior prefirió la creación artificial de excedentes en el balance comercial, no encontró aplicación en los Países Bajos. Todo lo contrario, en estas circunstancias Amsterdam no hubiera podido convertirse en el centro internacional de los metales nobles. Sin embargo, se respetaron ciertas medidas fundamentales, particularmente en el terreno de la pesca, la industria y el comercio y la navegación coloniales. W. D. Voorthuysen, experto en este terreno, utiliza en este contexto el término de «mercantilismo circunstancial». J. G. van Dillen habla de «mercantilismo a pequeña escala». Pero sus tipificaciones parecen haber pasado por alto el significado central de la política fiscal que, en el marco de la financiación gubernamental, respetó y benefició tan expresamente el comercio mayorista exterior. En este aspecto, la política económica neerlandesa encajó en el modelo del mercantilismo general.

Retrasos endógenos

El desarrollo económico menos satisfactorio de la República en la segunda mitad del siglo XVII fue atribuido a los cambios en los mercados externos, a los que este país, debido a varios factores, no pudo responder de forma adecuada.

No obstante, la pérdida de dinámica económica estaba, desde un principio, inherente en el propio carácter del desarrollo interno. Todavía no existía ningún proceso duradero de impulsión propia para el crecimiento económico en el sentido moderno de la palabra. Hasta la revolución industrial, la producción no sería impulsada por la continua renovación de las técnicas y los métodos de producción y la permanente mejora de calidad de los recursos naturales, el trabajo y el capital. Aunque esto, hasta cierto punto, también ocurría antes, dicho cre-

cimiento tuvo lugar principalmente porque se completaba el trabajo disponible con más medios auxiliares —bienes de capital, esto es, medios de producción fabricados por otros— a fin de explotar mejor los recursos naturales. En otras palabras, se intentaba sobre todo aumentar las provisiones de bienes de capital mediante inversiones de ampliación. De esta manera aumentaba la productividad laboral. Sin embargo, el volumen de las inversiones de ampliación depende de los ahorros. El ahorro, a su vez, solamente se produce cuando se recibe una recompensa adecuada a cambio, en forma de renta o beneficio. Cuando esta recompensa se reduce, por lo general, se utiliza una mayor parte de los ingresos fijos o se esperan mejores tiempos. Entonces disminuyen las inversiones. La economía pierde dinamismo y se produce una situacion estacionaria. Pero ahorrando e invirtiendo se aumenta la productividad laboral y con ello también los ingresos. De esta forma, siguen produciéndose los ahorros cruciales y la necesaria acumulación de capital.

No cabe duda que la formación de capital en la República del siglo XVI y de la primera mitad del siglo XVII inició un proceso de desarrollo acumulativo y dinámico que en líneas generales coincidía con lo antedicho. Al mismo tiempo hubo un considerable crecimiento demográfico.

Pero el desarrollo fue amenazado, por lo menos en dos ocasiones, por dos fuerzas contrarias. Es muy probable que el crecimiento demográfico y la ley de la productividad decreciente causaran, a la larga, un desplazamiento en la distribución de los ingresos, lo que ocasionó una reducción en la formación de capital. El crecimiento demográfico originó una mayor demanda de productos agrícolas, especialmente víveres. Esto ocurrió a la vista de la gran expansión de las zonas agrarias y la intensificación de la producción. Sin embargo, la producción agrícola seguía sujeta a la pauta histórica de la productividad decreciente. Una subida de precios en los productos agrarios fue inevitable, originándose una fuerte subida de los arrendamientos. Van der Woude constata para la región norte de Holanda un aumento aproximado del 70 % entre 1570 y 1600 y otro del 50 % entre 1600 y 1635. J. de Vries observa que entre 1580 y 1632 los arrendamientos se duplicaron. En los treinta años siguientes volvieron a subir en un 60 %, aproximadamente. Faber esboza una imagen similar en relación con Frisia. Cabe suponer que, en estas circunstancias, los ingresos por arrendamiento de

los latifundistas constituyeron la mayor parte de la renta nacional. La proporción restante, de volumen relativamente menor, correspondía, por un lado, a los sueldos de la población obrera y, por otro, a la renta o los beneficios de los capitalistas. No obstante, bajo la presión de la subida de los costos de subsistencia, también subió el sueldo nominal. Se estima que se duplicó o triplicó entre los años 1580 y 1650. En estas circunstancias era lógico que se redujera la parte de la renta nacional correspondiente a los capitalistas. Por tanto, es probable que disminuyera el estímulo de ahorro —tipo de interés y nivel de renta— y que descendiera el volumen de la formación de capital y de las inversiones de ampliación.

En un principio, la subida de los arrendamientos logró superar el incremento de los gastos de subsistencia. Estos últimos aumentaron, según N. W. Posthumus, entre los años 1585-1589 y 1650-1654 en un 50 ó 60 %. Tal diferencia entre la subida de los arrendamientos y los costos de subsistencia indica que las inversiones de ampliación agrícolas, en aquel momento, iban acompañadas de un incremento en la productividad del suelo. Al mismo tiempo, aumentaron los impuestos. Las diversas previsiones infraestructurales, tales como la construcción de *trekvaarten* para la conexión entre las zonas de producción y los centros mercantiles urbanos, incrementaron los gastos. La presión fiscal sobre los sueldos aumentó, al mismo tiempo que también el sueldo nominal de los obreros del campo mostró cierto incremento. Dado el alto nivel de costos correspondiente, y la baja de los precios agrícolas después de 1650, es comprensible que para los capitalistas ya no fuera atractivo utilizar sus ahorros en las inversiones de ampliación agraria. La falta de estas inversiones indica que la dinámica del sector agrario dio paso a una situación más o menos estacionaria. Por lo que se ha podido averiguar, se detuvo la subida de los sueldos nominales, y la estabilidad en cuestión indica igualmente proporciones estacionarias. A lo que hay que añadir la disminución del nivel de renta. Entre 1600 y 1654-1655 los tipos de interés para los préstamos gubernamentales a largo plazo bajaron del 8 1/3 al 4 %, y posteriormente se estabilizaron en este nivel, muy bajo en el marco de las proporciones internacionales. Los tipos de interés para los créditos comerciales a corto plazo alrededor del año 1600 suponían todavía un 8 ó 10 %, pero en la segunda mitad del siglo XVII solamente alcanzaron el 2 ó 4 %. Es lógico, por tanto, que disminuyeran los ánimos para poner el capital a disposición

de las inversiones de ampliación. Resulta evidente la conclusión de que la formación progresiva de capital en estas circunstancias contribuyó a una oferta de capital relativamente abundante y a la baja del tipo de interés y el nivel de renta. La evolución de precios, sueldos, arrendamientos y rentas, señala en todo caso, que el desarrollo económico entre 1580 y 1650 contenía el origen de estas proporciones estacionarias.

Aún así, teniendo en cuenta lo anterior, no queda suficientemente claro por qué no se ampliaron más las inversiones en provisiones, edificios empresariales e industriales y otros medios de producción duraderos como, por ejemplo, los barcos, con los que se había dado forma, con tanto éxito, al emporio holandés orientado al comercio internacional. No se sabe con seguridad hasta dónde llegó en este campo el descenso del tipo de interés o la escasez en la formación de capital. Tampoco parece aceptable atribuir los retrasos a la falta de ahorro o a la escasez en la oferta de capital. La falta de inversiones de ampliación debe atribuirse, por tanto, a la falta de demanda de capital. El volumen de esta demanda depende de la diferencia entre las provisiones de bienes de capital reales y las deseadas. Si la provisión de bienes de capital aumenta más rápidamente que la deseada, el volumen de la demanda de capital, por definición, disminuye.

Gracias a la formación de capital, la provisión real de bienes de capital en el emporio holandés había aumentado, sin duda, fuertemente entre 1580 y 1650. Esto proporcionó al comercio y a la navegación grandes posibilidades de expansión, aumentando también la provisión de bienes de capital deseado por parte de los mercaderes emprendedores. No obstante, en la segunda mitad del siglo XVII ya no ocurrió lo mismo. El estancamiento del crecimiento demográfico europeo, la depresión generalizada en el comercio internacional, la paralización y recesión en el sector agrario de la economía europea, no pueden considerarse, en forma alguna, como fuentes de expectativas optimistas, que, por excelencia, hacen crecer el volumen de la provisión de bienes de capital deseada. De lo cual cabe deducir que el desarrollo nacional tampoco ofreció al empresario motivos de optimismo. En tales circunstancias era evidente que los capitalistas buscaran a la larga inversiones alternativas para sus ahorros. Sin duda, una de éstas fue la exportación de capital mediante la concesión de créditos a los gobiernos extranjeros, porque el tipo de interés en el extranjero era más alto, como consecuencia de una mayor escasez relativa de capital.

Únicamente podían romperse las situaciones estacionarias mediante innovaciones técnicas que aumentaban la productividad. En un principio, en la República no faltó el afán de innovación técnica. En todo caso es significativo que los Estados Generales y los Estados de Holanda, en la primera mitad del siglo XVII, concedieran muchos cientos de patentes de invenciones técnicas. Eran más numerosas que las otorgadas en la época siguiente, que duró tres veces más. Es probable que la evolución económica, menos próspera, frenara el afán de innovación técnica, después que el auge económico la había estimulado en un principio. Alrededor de 1600, la innovación técnica —el *fluitschip*, el molino de viento industrial— había surtido efectos económicos. No obstante, las deficiencias del proceso de producción preindustrial quedaron esencialmente intactas, mientras que la innovación técnica seguía dependiendo de la propia evolución económica y todavía no funcionaba como motor independiente del crecimiento económico. No fue hasta la revolución industrial, cuando se produjo un cambio decisivo. Hasta entonces, el poder de crecimiento fue frenado, a cada momento, por un plazo de tiempo más o menos corto, y debilitado por la influencia de fuerzas opuestas que entorpecían la estabilidad y el incremento de la producción y de la productividad. El desarrollo económico de la República entre 1500 y 1800, en este sentido, no fue una excepción.

Capítulo III

LOS NEERLANDESES EN EL MUNDO COMERCIAL ATLÁNTICO DE LA DOBLE MONARQUÍA IBÉRICA, 1590-1621

El mundo comercial atlántico en 1590

En el año 1590, el mundo comercial atlántico constaba de cuatro redes de mercaderes y de tráfico marítimo. El tráfico de mercancías entre España y la América española, y entre Portugal y su colonia brasileña eran dos circuitos, en su mayor parte separados. El tráfico de mercancías entre Portugal y las sociedades independientes de África occidental, a través de puestos comerciales en la costa o en las islas vecinas, constituía la tercera red. Ésta se amplió, sobre todo después de 1550, con el tráfico de esclavos a Brasil y a la América española, creándose así el cuarto circuito, que se había independizado en parte del tráfico de mercancías con África occidental y se había enlazado al tráfico de mercancías entre las colonias americanas y las patrias ibéricas. Los mercaderes portugueses y españoles aún desempeñaban un papel dominante en todas las rutas. Sus productos comerciales y barcos estaban protegidos por los ejércitos y la armada de sus países, que en 1580 se unieron bajo un mismo soberano. El apoyo militar no pudo evitar que los barcos españoles y portugueses cayeran en manos de los corsarios ingleses, franceses y neerlandeses, pero sí impidió que cualquier otra potencia europea poseyera puestos fijos en América o África occidental. Los mercaderes del mundo comercial atlántico mediaron entre los vendedores y compradores de mercancías y esclavos en las sociedades de tres continentes.

En América, el imperio español era con gran diferencia la sociedad colonial más grande. En las extensas regiones centrales, situadas en las actuales regiones de México, América Central, Ecuador/Colombia y Perú/Bolivia, el estrato muy reducido de aproximadamente cien mil

colonizadores europeos consolidó su supremacía sobre nueve millones de indios y cuarenta mil esclavos negros importados de África. La catástrofe demográfica entre la población india seguía creciendo, sin embargo se había desarrollado una fuerte sociedad híbrida alrededor de las ciudades y las regiones mineras. Gracias al éxito obtenido en el cultivo de cereales, uvas y olivos europeos, y a la cría de caballos, ganado vacuno y ganado menor importados de Europa, disminuyó cada vez más la necesidad de importar los artículos para el uso diario de los colonizadores españoles. La agricultura colonial en las haciendas y la industria en las ciudades satisfacían la mayor parte de estas necesidades. La enorme producción de plata, el 74 % de la producción mundial, estimuló a las economías coloniales y alimentó el comercio de mercancías de lujo con la metrópoli y de mano de obra cara y el trabajo forzado con África occidental. Las autoridades coloniales parecían capaces de combatir las amenazas externas. Fracasaron los intentos de los franceses e ingleses para establecerse en la costa periférica de Florida, que era importante desde el punto de vista estratégico, y en la isla de Roanoke, situada más al norte.

El Brasil portugués constaba de una larga y estrecha banda costera cuyos centros eran los alrededores de Recife, Bahía y Río de Janeiro. Aquí la sociedad colonial sufrió una transformación decisiva. Con la ampliación del cultivo de la caña de azúcar la población creció de 60.000 habitantes en 1580 a 260.000 en 1630, sobre todo a causa de la importación de esclavos africanos. La composición étnica cambió considerablemente. La parte india en la población total disminuyó del 38 al 16 %, la parte africana aumentó del 12 al 42 %, y la europea alcanzó menos de la mitad. Entre la población blanca aumentaron las diferencias en ingresos, posesiones y poder. Los propietarios de los molinos de azúcar, que necesitaban una gran aportación de capital, los *senhores do engenho*, se convirtieron en la élite dirigente, aunque en el año 1590 todavía no se habían consolidado en una clase estable de plantadores. La sociedad colonial se formó, en primer lugar, en las plantaciones de azúcar. El comercio con Portugal y África occidental cubría, principalmente, las necesidades de las plantaciones azucareras y de sus propietarios. El aparato gubernamental y militar fue más débil aquí que en la América española, pero de momento resultaba lo suficientemente fuerte como para impedir las intentonas de otras naciones de establecerse en la costa del Brasil.

La costa nordeste de América todavía no pertenecía al mundo comercial atlántico, aunque miles de pescadores de los puertos del norte de Portugal, del golfo de Vizcaya, de Bretaña y Normandía y del canal de Bristol, se encontraban todos los años en las aguas de Terranova para la pesca del bacalao y de la ballena. También la zona costera del Orinoco hasta el Amazonas, la «Costa Salvaje», estaba abierta a las iniciativas de los extranjeros. Atraídos por los relatos sobre un reino dorado en el interior, los ingleses habían equipado expediciones con este destino, pero aún no habían intentado establecer colonias. Los enemigos de la Doble Monarquía Ibérica no mostraban todavía interés en la costa al sur del Río de la Plata.

La presencia portuguesa en las costas occidentales de África, a grandes rasgos, se concretaba a colonias comerciales en dos regiones de África occidental y una posesión colonial, en expansión, en la parte oeste de África central. Desde sus colonias en las islas de Cabo Verde y en Cacheu, los portugueses se ocuparon de la región costera que se extendía desde el nordeste al sureste de África occidental, la región de Senegambia y «Guinea de Cabo Verde»; y la costa situada más al norte desde el puesto comercial de Arguim, situado en la frontera entre el desierto y la sabana. En la costa que se extendía desde el oeste al este de África occidental, desde el cabo de las Palmas hasta el ancho delta del Níger y la bahía de Guinea, mantenían el fuerte Elmina y la fortificación de Axim en la Costa de Oro, el centro de sus actividades en esta zona. En ambas regiones se había desarrollado un modelo de relaciones entre los portugueses y los africanos, que los europeos que llegaron después mantendrían durante casi tres siglos. Los europeos se abstuvieron de intervenciones militares importantes, no entraron en el *hinterland* (excepto a través del Senegal y del Gambia), ni intentaron imponer su influencia en las sociedades africanas mediante las misiones (los pocos intentos no pasaron de incidentes), sino que se limitaron al comercio en la costa. Este comercio satisfacía las necesidades de las sociedades africanas que mayormente tenían una estructura fuertemente jerárquica; los europeos les proporcionaban mercancías o artículos de lujo, que podían utilizarse como dinero, tales como anillos de cobre o un determinado tipo de conchas.

En la parte occidental de África central se había desarrollado un modelo de contacto que sí tenía tendencia a una dominación europea. El viejo centro de la presencia portuguesa aquí fue Santo Tomé. En

1590, la isla era una colonia azucarera y la base de salida para la expansión en el África central. La expansión se dirigió en el siglo XVI sobre todo al reino de Congo, una gran unidad política con aproximadamente 2,5 millones de habitantes, cuya frontera en el norte era el Zaire, en el sur el Dande, el océano Atlántico en el oeste y el Kwango en el este. Los congoleños de los grupos dirigentes en la capital de Mbanza Congo se habían convertido al catolicismo y utilizaban dicha religión para reforzar el poder central. Hacia la mitad del siglo XVI los portugueses apoyaron al Rey del Congo con intervenciones armadas, a la vez que desempeñaban diversos papeles en el reino. No obstante, en opinión de los colonizadores de Santo Tomé y los regentes enviados desde Portugal, el comercio con el reino de Congo, especialmente la aportación de esclavos, era demasiado limitado.

Más al sur, en Angola, los portugueses descubrieron nuevas posibilidades de expansión. En 1575 crearon en la costa la colonia de San Pablo de Luanda. Unas veces apoyados y otras veces obstaculizados por los colonizadores de Santo Tomé, los militares portugueses empezaron a someter a los habitantes de la región entre el Bengo y el Kwanza. Los colonos adquirían las mercancías europeas que necesitaban mediante la exportación de esclavos. En las guerras ininterrumpidas con los Mbundus locales y gracias a la creación de una red comercial con el *hinterland*, consiguieron hacerse dueños de enormes cantidades de trabajadores esclavos. En poco tiempo, Luanda se convirtó en el mayor centro de exportación de esclavos a América. Con el fin de apoyar las actividades angoleñas, los colonos de Luanda y Santo Tomé empezaron a negociar, en la costa al norte del río Congo, el territorio de los reinos de N'Goio y Loango.

Alrededor de 1600, Santo Tomé ya no pudo soportar la competencia con Luanda. Con el auge de Brasil como productor de azúcar, las plantaciones de la isla decayeron. La población (en 1580, 15.000 blancos y mulatos y 10.000 esclavos) disminuyó considerablemente, y poco a poco Luanda fue ocupando la posición de centro del poder portugués en la parte occidental de África central.

Las regiones africanas y americanas del mundo atlántico colonial estaban conectadas entre sí y con las metrópolis respectivas mediante rutas de navegación. Por dichas rutas los españoles y portugueses transportaban el producto de sus tributos, los botines de guerra, las mercancías y los emigrantes. El tráfico marítimo entre la metrópoli y sus po-

sesiones americanas estaba estrictamente regulado por las autoridades españolas. Desde Sevilla, zarpaban todos los años dos flotas, una a Veracruz y la otra a Portobelo y Cartagena de Indias; de la América española regresaba al año una flota que se formaba en La Habana con los barcos que habían llegado a sus destinos americanos. Todo el tráfico marítimo entre España y América debió de ocurrir dentro de este sistema de flotas fuertemente convoyadas; la protección se aplicaba sobre todo a los barcos de regreso. Las exportaciones de metales nobles de la América española tenían, a finales del siglo XVI, un valor promedio de 205 toneladas de plata al año y siguieron aumentando, durante la primera mitad del siglo XVII, hasta 290 toneladas en 1630. Antes de 1600, la parte correspondiente de la Corona, los beneficios de los impuestos y tributos, ascendía a una cuarta parte; el resto, compuesto entre otras cosas por los beneficios de las transacciones comerciales con la metrópoli, estaba en manos de personas privadas. Los demás productos de exportación de la América española eran materiales de tintura como cochinilla e índigo, pieles, azúcar y cultivos medicinales. El valor de estos artículos no solía pasar del 5 % del total. Después del año 1590, se exportaban sobre todo telas de lujo, muebles, cuadros, armas y otras mercancías metálicas, especias asiáticas y mercurio para la extracción de plata. Desde África occidental los portugueses llevaban anualmente seis mil esclavos a Cartagena de Indias, Veracruz y Buenos Aires; en este circuito el gobierno español solamente había fijado los puertos de destino y el volumen de importación.

La ruta al Brasil portugués no estaba regulada muy severamente. Los armadores individuales fijaban sus propias fechas de salida, sus rutas y destinos. Brasil exportaba sobre todo azúcar; en 1590 se había adelantado mucho a Madeira, las Islas Canarias, Santo Tomé y La Española en las exportaciones de azúcar a Europa. En los cuarenta años siguientes redujo el número de sus competidores a niveles insignificantes. Las exportaciones de azúcar se triplicaron hasta alcanzar 1,5 millones de arrobas (22 millones de kilogramos) en 1630; la mitad procedía de Pernambuco y las capitanías cercanas, la otra mitad procedía de las zonas centrales y meridionales. No se dispone de datos cuantitativos con respecto a otras mercancías de exportación (madera para tintura, pieles), pero cabe suponer que su valor representaba solamente una fracción de las exportaciones de azúcar. De igual modo, son muy escasos los datos sobre las importaciones brasileñas en esta época. Los

valiosos calderos para cocer la melaza del azúcar y otras mercancías metálicas para uso empresarial y doméstico procedían de Europa. Brasil era autosuficiente en víveres elementales, pero los blancos que podían permitírselo llevaban sus vinos y aceite de las islas atlánticas y Portugal. La industria colonial era limitada y rudimentaria; los textiles y otros bienes de consumo diarios para los blancos procedían de la metrópoli. Las importaciones europeas en Brasil deben de haber tenido un carácter menos lujoso que las de la América española. Las importaciones de esclavos procedentes de África occidental ascendieron de una media anual de 1.600 en el último cuarto del siglo XVI a 4.000 en el primer cuarto del XVII; y eran transportados por rutas no reguladas.

Los viajes desde Portugal a África occidental tampoco estaban regulados taxativamente. Las exportaciones de África central y occidental por las rutas atlánticas consistían en el comercio de mercancías a Europa y el tráfico de esclavos a América. En la segunda mitad del siglo XVI los portugueses importaban anualmente una media de 340 kilogramos de oro, principalmente de la Costa de Oro. Por otra parte, compraban en la costa de Senegal hasta el río Komo marfil, malagueta (un tipo de pimienta), goma, cera y pieles para el mercado europeo. Vendían una gran variedad de pulseras, calderos, palanganas y pesos de bronce y de cobre, así como textiles europeos y norteafricanos. En este comercio de mercancías, los portugueses se enfrentaban con intrusos franceses, ingleses y flamencos, que quizás se habían apoderado ya de la décima parte del total.

No obstante, los portugueses seguían manteniendo un monopolio en el comercio de esclavos. En los años ochenta del siglo XVI, la demanda de esclavos en Brasil y la América española había aumentado. La adquisición del asiento, un contrato que regulaba la provisión total de esclavos en la América española, dio, a partir de 1595, a los portugueses la oportunidad de acceder al mercado hispanoamericano. El número total de esclavos embarcados desde África a América ascendió, en la primera década del siglo XVII, a una media anual de 12.000. La mayor parte, después del año 1610 el 80 %, procedía de la parte occidental de África central (Congo, Angola, el resto de «Guinea de Cabo Verde»), y algunos de la posterior Costa de Esclavos en la bahía de Guinea o de la Costa de Oro. En Angola los dirigentes reales reforzaron su influencia en la adquisición de esclavos, en perjuicio de los mercaderes de Santo Tomé. Una parte de los esclavos que se exporta-

ban por las autoridades en Luanda eran presos de guerra o producto de tributos de los aliados indígenas; los demás eran comprados a comerciantes indígenas, principalmente a cambio de mercancías africanas: fibra de palma, telas de rafia, pelo de elefante, tinta roja y cobre de Loango, y conchas nzimbu de imitación procedentes de Benín, Cabo Verde o Brasil. En «Guinea de Cabo Verde», los portugueses compraban esclavos con las tradicionales mercancías europeas.

En la última década del siglo XVI, el comercio de los europeos en el Atlántico se centraba sobre todo en los metales nobles de la América española y de la Costa de Oro africana, así como en el azúcar del Brasil. El tráfico de esclavos africanos, además de promover la venta de mercancías europeas, era una forma para conseguir los deseados productos americanos. El valor de las exportaciones procedentes de la América española superó con creces la exportación del mundo atlántico portugués. Sin embargo el azúcar brasileño y el oro de África occidental podían compararse con las cargas de retorno portuguesas del comercio marítimo con Asia (véase tabla 1.1).

Tabla 1.1. Indicaciones del valor medio anual de las principales importaciones de Europa procedentes de América, África y Asia, alrededor del año 1600, en millones de pesos

La América española	13
Brasil	3,75
África occidental	0,375
Asia	4

Fuentes y justificación: la América española y Asia: los cálculos de Michel Morineau en Pierre Léon (ed.), *Histoire économique et sociale du monde*, París, 1978, tomo 2, pp. 120-121. Para la América española calculó once millones de pesos en metales nobles y dos millones de pesos en otros artículos. Brasil: Stuart B. Schwartz, *Sugar Plantations in the Formation of Brazilian Society. Bahía 1550-1835*, Cambridge, 1985, p. 165. Se trata aquí de 600.000 arrobas (98,8 millones de kilogramos) a un precio en Lisboa de cinco cruzados por arroba. Para el precio, véase: Frédéric Mauro, *Le Portugal, le Brésil y l'Atlantique au XVII^e siècle (1570-1670)*, París, 1983, p. 289. África occidental: Timothy F. Garrard, *Akan Weights and the Gold Trade*, Londres, 1980, p. 152. Se trata de 4.000 marcos, esto es, aproximadamente 800 kilogramos de oro con un valor de 75 cruzados por marco en Lisboa. Véase Mauro, *op. cit.*, p. 480. Siguiendo a Morineau, un cruzado equivale a 1,25 pesos.

Los extranjeros, en principio, quedaban excluidos de las rutas y del comercio con las colonias españolas y portuguesas. El comercio con

la América española estaba sujeto a la más severa regulación del monopolio de mercaderes del Consulado de Sevilla, al control de la Casa de Contratación y al sistema de las flotas convoyadas anuales. Esto no impidió que los italianos, los portugueses, los holandeses de las regiones obedientes y de las sublevadas, los franceses y los ingleses penetraran en la red comercial, naturalizándose o trabajando a través de testaferros españoles. Por otra parte, eran sobre todo los ingleses quienes se dedicaban intensivamente al contrabando y al corso en la región caribeña, mientras que los portugueses trabajaban activamente en el comercio clandestino en la región del Río de la Plata.

Después de la unificación de España y Portugal bajo un solo rey, Felipe II también intentó excluir a los extranjeros del comercio con Brasil; pero los neerlandeses meridionales y los nuevos cristianos portugueses que vivían en Amberes eran casi imprescindibles en este comercio. El mercado ibérico por sí solo no podía absorber las grandes cantidades de azúcar o las especias asiáticas; y la mayor parte de dichas mercancías era vendida al norte. Los neerlandeses meridionales y los nuevos cristianos portugueses en Amberes habían adquirido una posición muy importante en esta materia. Tenían agentes, muchas veces familiares, en Lisboa, en las Islas Canarias, Madeira, las Azores y en Bahía y Recife. Los neerlandeses de las regiones sublevadas se introdujeron de otra forma en las rutas al Brasil. La capacidad de la navegación mercante de los portugueses no podía seguir el rápido crecimiento de las exportaciones brasileñas; los mercaderes de Lisboa y Oporto recurrían cada vez más a la gran oferta de cargueros neerlandeses, aunque procediesen de las regiones sublevadas de Holanda o Zelanda. La navegación mercante estimuló el comercio por cuenta común. Los decretos del rey de España no terminaron con esta penetración pacífica en la red comercial. La competencia hostil procedía sobre todo de los ingleses, que también se dedicaban al contrabando y al corso en la costa brasileña. Los portugueses lograron controlar mejor el comercio de África occidental, pero los ingleses, franceses y algunos flamencos se habían introducido como intrusos en el comercio de mercancías y ocasionalmente en el de esclavos a América.

Debido a su introducción relativamente exitosa en las redes comerciales ibérico-americanas, los neerlandeses, a diferencia de los ingleses, no tuvieron motivos en el siglo XVI para emprender ellos mismos intentos de colonización en América o lanzarse como potencia comer-

cial independiente en el mundo atlántico, lo cual cambió después de 1590 en Holanda, Zelanda y otras regiones que se habían unido a la sublevación contra el rey de España. Con el bloqueo del Escalda, los sublevados habían debilitado, desde 1585, el papel central de Amberes en el comercio europeo, y los puertos de los Países Bajos Septentrionales se preparaban para ocupar su posición. Los emigrantes del sur, que disponían del conocimiento, del capital y de los contactos necesarios, estimularon estas ambiciones que consistían en una mezcla de intereses comerciales, convicciones religiosas y preferencias políticas. A la vista de las cartas de noticias y los panfletos, que acompañaron a la expansión neerlandesa en ultramar, muchos lo consideraron como una empresa patriótica de la República de las Regiones Neerlandesas que estaba constituyéndose. En su lucha en ultramar contra la «tiranía española» y la «superstición papal» se dirigían a aquellas partes del reino colonial ibérico más vulnerables: el imperio portugués en la región sur del Atlántico y Asia.

Al mismo tiempo, seguían utilizando para sus propios fines, aunque a regañadientes, su posición dentro de las redes comerciales con las colonias. La red comercial con la América española se resistió mejor a la penetración neerlandesa. Los neerlandeses adquirieron la plata hispanoamericana principalmente de forma indirecta, a través de su comercio en la región mediterránea. En lo que sigue, las actividades dentro del monopolio de los Países Bajos Septentrionales no se tienen en cuenta, en parte, debido a su importancia limitada. Después de 1590 los mercaderes de Holanda y Zelanda lograron absorber, mediante una introducción pacífica, la red comercial del Brasil portugués. Antes de 1624, en la región atlántica, los neerlandeses solamente se apoderaron de forma hostil del comercio de mercancías con África occidental; la primera gran toma tuvo lugar en el comercio portugués con Asia.

A partir de 1590, los neerlandeses también se aventuraron en la región atlántica desviándose de las vías que los españoles y portugueses ya habían recorrido antes. En la Costa Salvaje y al lado del Chesapeake, consiguieron, junto con los ingleses y franceses, que el tabaco se convirtiera en el segundo producto comercial con éxito del sector de plantaciones americano. Con los franceses iniciaron el comercio de pieles con los indios entre el río San Lorenzo y el río Delavare.

De esta forma, crearon un nuevo circuito en el mundo comercial atlántico que unió a la Europa noroccidental con las colonias europeas

noroccidentales en la región caribeña y el nordeste de América; aunque hasta 1640 este circuito no estuvo conectado con las redes del comercio africano.

El azúcar brasileño

El centro del comercio azucarero europeo se había desplazado, mediante la migración de mercaderes y refinadores especializados después del bloqueo del Escalda, desde Amberes a las ciudades neutrales de Hamburgo y Embden; a partir de 1595, se ubicó en Amsterdam. En la ciudad al lado del IJ, el comercio del azúcar, en un principio, estaba en su mayor parte controlado por los neerlandeses meridionales y los nuevos cristianos portugueses, que se convirtieron abiertamente a la religión judía y formaron la comunidad sefardita. Ambos grupos mantuvieron conexiones fijas con Hamburgo, Embden, Lisboa, las islas atlánticas y los dos puertos de exportación más importantes de Brasil, Bahía y Recife.

El contrato de fletamiento que el mercader Hans de Schot, originario de Amberes, firmó en 1595 con Ben Jansen van Enkhuizen, patrón del *León Dorado*, da una buena idea de las diferentes conexiones en la red del comercio brasileño. El patrón primero cargaría cereales y otras mercancías en Danzig, y desde allí navegaría a Tánger, Ceuta o Mazagán (Marruecos), donde vendería las mercancías bálticas y seguiría rumbo a Tenerife, Madeira o Cádiz para cargar vino; cruzaría hacia Bahía o Recife, donde podía permanecer durante cuatro meses para cargar azúcar y volvería desde allí a Lisboa. En realidad, navegó directamente a Zelanda, contra la voluntad de su cliente. En 1595, De Schot envió otro barco con una misión similar y otros en los dos años siguientes. Los barcos tenían una capacidad de 100 a 160 *last* *. Primero lo hizo utilizando su propio nombre y, posteriormente, el nombre de su cuñado portugués, Antonio Anselmo.

En estos viajes era frecuente que se añadiera a la transacción comercial en el circuito entre los puertos bálticos e ibéricos un viaje al Brasil a través de las islas atlánticas. Entre 1587 y 1599, por lo menos

* Medida antigua de capacidad de barcos, según medidas marinas, dos toneladas. *(N. del T.)*

cien barcos neerlandeses —y neerlandeses-alemanes— llegaron a Brasil, en un viaje parecido. También hubo variantes. En 1597, el barco *Los Cuervos Voladores*, cuyo patrón era Marten Hermansz van Hoorn, hizo un viaje de ida y vuelta desde Lisboa a Brasil por Angola, probablemente con carga de esclavos en el trayecto Angola-Brasil. En la misma época, el barco *El Paraíso*, en el que también participaba Hans Schot, navegó directamente desde Brasil a Venecia. Por otra parte, en 1600, Johan van der Veken procedente de Rotterdam, se dedicaba con su primo Carolo Helman en Venecia al comercio con Santo Tomé y Brasil.

La buena marcha de los viajes dependía, entre otras cosas, de los socios fiables en los puertos intermedios. De Schot colaboraba con la familia Hulscher, de origen alemán, en el comercio con Brasil. En 1593, los cinco hermanos Hulscher se encontraban cada uno en un punto de esta ruta: Adam en Hamburgo, Hendrik en Amberes, Karel en Vigo, Jacob en las Islas Canarias y Evert en Bahía. En 1597, Hans de Schot tenía, junto con Herman Burchgraeff, un agente en Madeira. En Bahía y Recife había pequeñas colonias de neerlandeses. Aunque en 1598 los decretos reales aumentaron los obstáculos para la migración de extranjeros a las colonias americanas, los mercaderes neerlandeses seguían enviando agentes. En 1600, Jasper Baseliers originario de Amberes, se obligó a representar durante cinco años a Cornelis Snellincx y cinco mercaderes más de Amsterdam, a Hieronymus de Vader en Lisboa y a Hendrick Uylens en Rotterdam. En estas asociaciones, sin duda se actuaba con frecuencia por cuenta común, por lo que los mercaderes que residían en los Países Bajos Septentrionales solamente cobraban la parte de los beneficios que les correspondía.

Los mercaderes sefarditas que se establecieron en Amsterdam y Rotterdam a finales del siglo XVI, también pertenecían a una cadena de colonias comerciales que se extendía desde los puertos del norte de Alemania, a través de Holanda, Portugal y las islas atlánticas, hasta Brasil, con ramificaciones en Venecia y el Levante. En Pernambuco los nuevos cristianos no solamente se habían introducido en la clase de los propietarios de *engenhos* y de las plantaciones de caña de azúcar, sino que además controlaban gran parte del comercio azucarero en Olinda/Recife. Uno de los fundadores de la sinagoga portuguesa en Amsterdam, Jacob Lopes da Costa (Jacob Tirado), había ganado una fortuna como propietario de un *engenho* y como arrendador cobraba la décima parte de la producción de azúcar en Pernambuco. Otro pionero, Duarte Saraiva

(David Senior Coronel, c. 1572-1650), que en 1598 contrajo matrimonio en Amsterdam, pertenecía a una familia con propiedades en Pernambuco; en 1612 se encontraba en Olinda y volvería más tarde durante el régimen neerlandés. La segunda persona inscrita en el registro civil de la comunidad portuguesa judía de Amsterdam, Manuel Lopes Homem, todavía en 1595 vivía en Olinda. Otros, procedentes de Hamburgo, Venecia y Portugal, se habían ido a Amsterdam. La base económica de la comunidad sefardita en Amsterdam en estos años se limitaba prácticamente al comercio azucarero con Portugal.

El comercio con Portugal y Brasil, desde las regiones que luchaban por su independencia contra el rey de la Doble Monarquía Ibérica, era un asunto delicado. No dependía solamente de la colaboración de los mercaderes portugueses, sino también de las autoridades tanto en la metrópoli como en la colonia. La colaboración oficial se vio en peligro porque los intentos neerlandeses para perjudicar al rey de España en sus posesiones de ultramar dañaban más los intereses portugueses que los españoles, como en el caso de la reacción neerlandesa al embargo sobre las rutas a la Península Ibérica en 1598. Los Estados Generales decidieron realizar un saqueo en la región sur del Atlántico, especialmente contra Brasil. Una flota de 75 barcos y 8.000 personas atacó en el año 1599 a las Islas Canarias y posteriormente conquistó Santo Tomé. Debido a la enorme mortalidad entre los soldados y marineros en esta isla, los comandantes decidieron enviar a Brasil una sola escuadra de siete barcos bajo el mando de Hendrik Hartman. La escuadra bloqueó durante dos meses el puerto de Bahía, combinando el comercio con los saqueos en Reconcavo, el distrito de las plantaciones de azúcar. En 1604, la expedición de Paulus van Caerde, enviado por los Estados Generales, continuó esta labor; con siete buques de guerra, cerró el puerto, destruyó cargueros, bombardeó la ciudad y saqueó los alrededores durante seis semanas. En 1605 Felipe III decidió excluir de nuevo de las colonias a los neerlandeses de las regiones sublevadas, que habían sido admitidos en 1603 con condiciones muy desfavorables. En Bahía los «flamengos» Gaspar de Mere, Albert Schraem y Manuel van Dale, fueron deportados a Portugal.

Aunque estas actividades bélicas obstaculizaron el comercio de la República neerlandesa con Brasil, el comercio no se detuvo. Los barcos neerlandeses eran enmascarados como alemanes, los comerciantes de Amsterdam introdujeron intermediarios portugueses y más que nunca

se negoció a través de las islas atlánticas. Albert Schraem y su tripulación cortaron, en 1607, con la complicidad de un dirigente local, madera brasileña en Ilheusa. También Manuel van Dale volvió y se estableció en Sao Paulo. Concluida la Tregua de los Doce Años, los neerlandeses continuaron su introducción pacífica en la red comercial con Brasil con energías renovadas.

Durante la Tregua (1609-1621), los mercaderes holandeses y zelandeses se apoderaron de la mitad o de dos tercios de la exportación azucarera de Brasil, por lo menos, así consta en una solicitud de los mercaderes interesados a los Estados Generales que data de 1622. Esto constituía una participación en un sector en auge. El número de molinos de azúcar en Brasil aumentó de 131 en el año 1583 a 230 en 1610 y a 346 en 1629. El éxito de la participación neerlandesa en este comercio en expansión dependía mayormente de la colaboración de los socios portugueses en los puertos más pequeños de Viana y Oporto que hacían de testaferro y ayudaban a los neerlandeses estacionados allí por sus familias a atender sus asuntos, tal fue el caso, por ejemplo, del católico de Amsterdam, Floris den Otter, en 1620. Por otra parte, los neerlandeses importaban azúcar por las islas atlánticas y se dedicaban al contrabando en la costa brasileña. Cada año enviaban de diez a quince barcos con telas de lino, bombasí, cintas, botones, damasco, picote, hilo y otros artículos fabricados en la República. Las cargas de retorno anuales consistían en 50.000 cajas de azúcar, palo brasil, jengibre, algodón y pieles.

No es posible ofrecer un resumen detallado de los costos y beneficios de este comercio; el precio de compra de una libra de azúcar blanco en Brasil era de veintitrés a veinticinco céntimos, y una libra de mascabado costaba catorce céntimos. El precio de venta en el comercio mayorista de Amsterdam bajó durante la Tregua de cincuenta y cuatro a cuarenta y tres céntimos por una libra de azúcar blanco y de cuarenta a treinta y dos céntimos por una libra de mascabado. Esto dejaba unos márgenes comerciales bastante bajos del 87 al 120 % para el azúcar blanco y del 129 al 186 % para el mascabado. Los datos sobre las partidas de costos tales como los gastos de transporte y de transacción y los derechos de importación y exportación, son muy incompletos. Por lo tanto, no es posible ni siquiera una estimación del lucro del comercio con Brasil. La expansión del comercio y la continuidad de los que participaban en él indican que debía de proporcionar algún

provecho, pero probablemente no daba beneficios extraordinarios. No hay motivo para suponer que los neerlandeses que comerciaban con Brasil tuvieran una actitud de visitante de casinos.

Durante la Tregua, el nombre de Brasil fue bien conocido también fuera de los círculos azucareros. Además de los astilleros y las fábricas de productos para la navegación mercantil, la industria textil en Haarlem, Delft y Gouda se había beneficiado del comercio con dicha colonia. Lo mismo ocurrió en la industria del acabado. En Amsterdam, el número de refinerías de azúcar había aumentado de tres en 1600 a veinticinco en 1622; se habían construido refinerías de azúcar en Delft y Middelburgo. En las ciudades portuarias y centros industriales de Holanda y Zelanda, muchos empresarios se dieron cuenta que el azúcar, después de la plata hispanoamericana, seguía siendo el producto más codiciable y creciente del comercio atlántico.

El oro de África occidental

Por lo que se sabe, en el siglo XVI, los neerlandeses apenas participaron en las redes comerciales portuguesas en las costas de África occidental. Según las noticias más antiguas neerlandesas, aparecieron como intrusos en Senegambia y «Guinea de Cabo Verde», aunque en menor proporción que los ingleses y franceses, que conjuntamente con sus socios africanos habían desarrollado su propio lenguaje de contacto, además del portugués hablado por los negros. También habían sido introducidos por los portugueses como cargueros para transportar el azúcar de Santo Tomé. Los arrendatarios del comercio en la Costa de Oro sin duda ahuyentaban a los fisgones. Tampoco parece que los neerlandeses estuvieran implicados en el creciente tráfico angoleño de esclavos con América.

El comercio independiente de los Países Bajos Septentrionales con África occidental data de 1594. En seis años los mercaderes holandeses y zelandeses dejaron atrás a sus competidores en Senegambia, «Guinea de Cabo Verde» y la Costa de Oro. En aquel momento ya se dedicaban a la construcción de su propia organización comercial en la costa de Loango. Según sus propias declaraciones, en la primera década del siglo XVII enviaban veinte barcos a Guinea todos los años. Habían pasado del comercio desde el barco al comercio en factorías. Tenían su-

cursales en Portudal y Joal al sur de Cabo Verde, en el Cabo Mount en el reino de Quoja, en Moree en la Costa de Oro y en Loango. Tras fracasados intentos del influyente mercader Balthasar de Moucheron por conquistar Elmina y convertir las islas de Príncipe y Santo Tomé en el punto de encuentro para la navegación neerlandesa en la región sur del Atlántico, los Estados Generales, ante la insistencia de los mercaderes que comerciaban con África, hicieron construir en 1612 una pequeña fortificación en Moree, a unos veinte kilómetros al norte de Elmina. Los mercaderes intentaban de esta manera protegerse a sí mismos y a su aliado más importante en la costa, el jefe del distrito de Asebu, contra los portugueses y sus aliados indígenas. Durante la Tregua de los Doce Años, según el gobernador portugués de Elmina Manuel da Cunha (1617-1623), el número de barcos neerlandeses que cada año recalaba en la Costa de Oro creció hasta treinta. En la costa de Loango, ampliaron su organización comercial hasta Mayombe en el norte y hasta N'Goio y Mpinda en Sonho, un ducado del reino del Congo, en el sur.

Entre los primeros comerciantes con África occidental se encontraba una gran cantidad de mercaderes de Holanda y Zelanda, que deseaban ampliar sus actividades en Europa con su propia participación en el comercio de productos de lujo con la región atlántica y Asia. Ciertamente, no dejaron el comercio con estas regiones a los pequeños comerciantes que no tenían medios para participar en el comercio con Asia. Algunos mercaderes importantes procedían de los Países Bajos Meridionales (Balthasar de Moucheron, Samuel Blommaert, Johan van der Veken, Jacques de Velaer), y otros pertenecían a familias reconocidas de los Países Bajos Septentrionales (Elias Trip de Dordrecht, Daniel van der Meulen de Leiden, Jonas Witsen y Laurens Bicker de Amsterdam, Jan Jacobsen Melcknap de Hoorn). Algunos eran miembros de la magistratura municipal, como Adriaen ten Haeff en Middelburgo, Claes Adriaensz van Adrichem en Delft, y Jan Cornelis Geelvinck en Amsterdam. Los mercaderes sefarditas de Amsterdam utilizaron las relaciones con sus familiares y correligonarios de Cacheu y Santo Tomé. Su introducción en el comercio con África occidental se remonta quizás a épocas más tempranas. Los mercaderes holandeses y zelandeses en Guinea, a diferencia del comercio con Brasil, no pudieron utilizar redes ya establecidas; tenían que construirlas ellos mismos. Adquiriendo una participación en la preparación de los barcos de

los grandes, muchos pequeños comerciantes se unían a estas exploraciones por caminos no transitados.

Los puestos comerciales, reforzados con soldados y cañones, servían en primer lugar de protección ante los competidores portugueses, ingleses y franceses. La creación de compañías también protegía a los neerlandeses contra ellos mismos. Se trataba de organizaciones de mercaderes que se asociaban cada vez que se armaba un barco. Con frecuencia se enviaban varios barcos juntos a África para atemorizar a los corsarios extranjeros y para facilitar el propio corso como actividad secundaria. De esta manera también podían controlar mejor la oferta en el comercio con los africanos y compartir los gastos de un factor, el cual podía adquirir experiencia en el mismo lugar, establecer contactos fijos y acelerar la obtención de una carga de retorno. En 1600 se creó en Amsterdam una compañía que, en 1607, fue ampliada por los mercaderes de Dordrecht, Delft y Rotterdam. Los zelandeses no se mezclaron con ellos. Según un informe de 1611 del inquisidor general portugués Diogo Dias Querido, «junto con otros judíos y algunos herejes» había constituido una compañía para el comercio con Elmina en donde había permanentemente tres barcos, mientras que dos yates navegaban de ida y vuelta a los Países Bajos. Un intento de los Estados Generales, en 1610, para formar una Verenigde Afrikacompagnie* fracasó a causa de las organizaciones de amsterdameses y del abogado de Holanda, Johan van Oldenbarnevelt, quien poco después de la Tregua no quiso perjudicar al rey de España. Algunas de estas compañías existieron durante más tiempo. Samuel Blommaert, Frans Jacobsz Hinlopen, Lucas van der Venne, Frans Steenhuysen, Hans Fransz, Hans Rombouts y Piet Symonsz Schellinck mantuvieron una compañía amsterdamesa desde 1605 hasta 1622, para el comercio con Loango. Otras compañías existían sólo por tiempo limitado, puesto que los acuerdos sobre la navegación en conserva y sobre los precios fijos, los llamados almirantazgos, también se firmaban durante la travesía. Hasta el período de transición del comercio libre al monopolio de la Westindische Compagnie (WIC)**, durante los años 1621-1622, no hubo una mayor cooperación entre las compañías.

* Compañía Unida de África. *(N. del T.)*
** Compañía India Occidental. *(N. del T.)*

Estas compañías y los mercaderes individuales prepararon una gran variedad de expediciones a África. Podía ser un viaje corto a Cabo Verde de menos de un año, como en el caso de Pieter van den Broecke en 1606 para Elias Trip; o podía ser un viaje más largo con destino a la Costa del Oro, haciendo escalas en la costa de Senegal y en el Cabo Mount. Desde allí, los barcos podían recalar en la «Costa de los Colmillos», en el oeste, o en Benin, en el este, y en el viaje de vuelta en Cabo López. De los contratos de fletamiento entre 1595 y 1605 se deduce que algunos barcos salazoneros con rumbo a la India occidental se detenían en estos lugares de la costa africana. En el viaje de año y medio que Pieter van den Broecke realizó en 1607-1609 para Jan Gerritsz Meerman de Delft, permaneció un período más largo en Loango, desde donde zarpó con rumbo a Mayombe y Mpinda; en el viaje de ida o vuelta tocó en Cabo Verde y en la Costa de Oro. Las factorías y los puestos fortificados en la isla de Goree y en Moree limitaban la duración de los viajes. Puesto que el oro era el artículo principal del comercio de mercancías africano, la mayoría de los barcos, en todo caso, debieron de recalar en la Costa de Oro.

Los artículos europeos que llevaban los neerlandeses no diferían mucho de las cargas portuguesas. Los barcos transportaban por regla general diferentes tipos de texiles, cobre y ferretería. Entre las regiones africanas, parece que no había una diferencia notable en la demanda de mercancías europeas. En Senegambia y «Guinea de Cabo Verde» los neerlandeses compraban pieles, goma, colmillos de elefante, cera de abejas, malagueta y un poco de oro procedente de los campos de Bamboke, región situada entre los ríos Falemé y Senegal, y de la zona de Bouré en la actual Guinea Conakry. No obstante, la producción de los campos de Akan en la Costa de Oro era considerablemente mayor; por lo menos el 80 % del oro de África occidental que fue exportado a través de los puertos marítimos provenía de este lugar. Después de 1600 los neerlandeses compraron la mayor parte de la producción de Akan. Además, abarcaron desde Moree la Costa de los Colmillos en el oeste y Benin en el este. En estos lugares compraban pimienta, marfil, telas de algodón y conchas cowri que volvían a vender en la Costa de Oro. Apenas negociaban en el delta del Níger o en el golfo de Guinea. En la costa de Loango adquirían marfil, madera para tintura roja (takula) y cobre, además de las telas de rafia que eran muy solicitadas en Mpinda y funcionaban como medio de pago.

La mayoría de los lugares en los que hubo un comercio regular se encontraba dentro del territorio de unidades políticas con una organización fuertemente jerárquica, algunas, como Benin, Loango y Congo, con una extensión considerable; otras eran, como en la Costa de Oro, estados miniatura. Estas unidades políticas debían su existencia, en parte, a su control sobre el comercio a larga distancia dentro de África. Los jefes locales tenían más o menos influencia en las condiciones con que se cerraba el negocio. Por otra parte, su colaboración era absolutamente necesaria para la creación de una factoría o de un puesto comercial fortificado. Dádivas mayores o menores a las autoridades eran obligatorias en todos los lugares antes de proceder a la negociación.

Algunos jefes lograron controlar el comercio con los europeos con mano de hierro. El oba de Benin solamente permitió que un número limitado de comerciantes negociara con los blancos bajo el control de dignatarios de la corte. En cuanto un barco neerlandés recalaba en Ughoton, la autoridad local informaba al oba de su llegada. Éste enviaba a dos o tres de los dignatarios más importantes y veinte o treinta mercaderes al lugar comercial; tenían derecho a reclamar mercancías. Los dignatarios inspeccionaban la mercancía europea, negociaban sobre los precios y a continuación los fijaban. Una vez que se habían negociado las mercancías, éstas mantenían su precio y las negociaciones posteriores solamente concernían a las novedades. En cuanto se fijaba el precio, los mercaderes concluían las transacciones; los neerlandeses daban crédito a los mercaderes africanos. Como pagaré recibían una cajita de madera ahuecada donde encajaba otra cajita provista de la marca del oba, que tenía la validez de una obligación para entregar unas toneladas de pimienta. En 1622, en la casa del mercader amsterdamés Gerrit van Schoonhoven se podía ver un ejemplar de estas cajas.

Los reyes de la playa de los pequeños estados de la Costa de Oro no tenían poder para interponerse tan fuertemente entre los mercaderes indígenas y los de ultramar. En su obra *Beschrijvinghe ende historische verhael van het Gout Koninkrijck van Gunea* (Amsterdam, 1602), Pieter de Marees explica que los mercaderes de Akan que llegaban a la costa en días fijos de la semana para negociar con los europeos eran los señores del comercio. Muchos llegaban desde 150 o incluso 300 kilómetros del interior; los grandes llevaban de 15 a 20 kilogramos de oro. Iban acompañados por un número de esclavos que les protegían y portaban las mercancías compradas en el camino de vuelta. Introdujeron

un corredor en la costa que hablaba portugués (y posteriormente también neerlandés o inglés) y que subía a bordo de los barcos por encargo de ellos. El corredor, acompañado o no de un «akanista», se hacía llevar a bordo en una canoa sentado en un taburete de madera, con el oro fuertemente atado a la cintura en saquitos de cuero, por si volcaba la canoa. Ya a bordo, primero pronunciaban un proverbio y echaban al mar trozos de tela o un cuerno relleno de sustancias mágicas. Era costumbre que los europeos les entregasen un regalo, una navaja o una pulsera de cobre. En el negocio del oro era muy importante pesar con precisión; controlaban los pesos de los europeos y los comparaban con sus propios pesos y averiguaban si los platillos de la balanza pesaban lo mismo. Finalmente, controlaban la mira para los textiles. Los europeos debían estar prevenidos contra la estafa con oro falsificado o aleado; los africanos debían cuidarse de no ser despachados con textiles podridos o palanganas que goteaban. Por cada porción de oro tenían que ponerse de acuerdo en cuanto a la combinación específica de mercancías europeas que interesaba al cliente africano. La sesión completa duraba horas. El papel del jefe del puerto se limitaba a recibir los regalos de los europeos y los akanistas. En un trueque como éste, rodeado de regalos, el precio de compra es un concepto relativo.

Los neerlandeses en África occidental seguían con el modelo de contacto que había sido creado por los portugueses y los africanos. No emprendieron intervenciones militares, desistieron de intentos de conversión religiosa y se limitaron al comercio. No utilizando a los factores era posible establecer contactos fijos; de esta forma, quizás llegaron a eliminar los engaños más crudos que son propios del comercio ocasional. Pese al alto nivel de mortalidad en la costa (la mayoría de los europeos morían dentro del año), un tal Barent Ericksz van Enkhuizen y un cierto Joost Gerritsz Lijnbaen acumularon una experiencia de más de diez años en el comercio con África. Los contactos comerciales entre neerlandeses y africanos a través de las fronteras culturales parecen haberse estabilizado con relativa rapidez. La riqueza de detalles sobre la vida de los africanos que Pieter de Marees incluye en su descripción es prueba de ello.

La competencia de los europeos entre sí dio a los africanos expertos en el comercio la oportunidad de vender sus bienes de la manera más lucrativa. A pesar de las compañías y los almirantazgos, los márgenes del comercio de mercancías africano parecen haber sido bajos.

Esto no se desprende a primera vista del resumen de gastos y beneficios de un viaje anterior a la Costa de Oro, realizado por el mercader Van Adrichem, originario de Delft, y otros catorce participantes. Habían armado un barco relativamente pequeño, de ochenta *last*, que estuvo en camino durante un año (véase tabla 1.2.).

El saldo favorable parece haber ascendido a 21.000 florines en este viaje, alrededor del 50 % del capital utilizado para el viaje. No obstante, esto apenas podía compensar una pérdida casi igual en un viaje de 1594. Faltan datos en cuanto a los detalles sobre los lugares de comercio y precios de compra, así como una indicación de por qué ahora las cosas marchaban mucho mejor que el año anterior. Las mercancías africanas se compraron a cambio de artículos europeos que habían costado en los Países Bajos 20.000 florines. La venta de las mismas alcanzó 67.000 florines. El margen comercial en este viaje había sido del 231 %. Ésta fue una relación favorable. Los cálculos de los productos principales en el comercio de mercancías con «Guinea de Cabo Verde» y con la Costa de Oro son considerablemente inferiores para el período de 1600 a 1624 (casi incomprensiblemente bajos): ámbar 23%, oro 77%, marfil del 55 al 106 %. Falta el cálculo para la pimienta (malagueta) [1]. En Loango, en la misma época el marfil era considerablemente más barato con un margen del 1.000 %, pero también allí los precios de compra subieron rápidamente a medida que el comercio aumentaba. Con unos márgenes de menos del 100 %, tuvo que haber pérdidas puesto que los gastos de preparación de los barcos por sí solos ya alcanzaban el 75 ó 100 % del valor de la carga. El oro fue, con gran diferencia, el artículo más importante de todas las mercancías llevadas a los Países Bajos desde África occidental. Esto se deduce de la protesta que los mercaderes de Guinea dirigieron a los Estados Generales en 1609. Aquéllos confirmaron haber enviado anualmente mercancías a África occidental por un valor de 500.000 florines; los gastos

[1] K. Ratelband, *De Reizen naar West-Afrika van Pieter van den Broecke 1605-1614*, La Haya, 1950, pp. LXXX-LXXXI, XCII. Es posible que se sumara al precio de compra, según la usanza de mercaderes del siglo XVIII, un adelanto del 25 al 50 %, con el cual se consideraban cubiertos los gastos del viaje a África. Véase su introducción en K. Ratelband (ed.) *Vijf Dagregisters van het kasteel Sao Jorge da Mina aan de Goudkust 1645-1647*, La Haya, 1953, p. XCIV. En este caso la mayor parte de los márgenes hubieran superado el 100 %.

Tabla 1.2. Resumen de los gastos y rendimiento del viaje a Guinea del barco *La Esperanza* en 1595, en florines

Gastos		Beneficios	
Carga	20.400	248 marcos de oro	49.000
Barco y		45.000 libras de pimienta	11.300
Provisiones	19.000	40.000 libras de colmillos de elefante	2.000
Sueldos	6.000	Venta del barco y otros	5.000
Gastos de transacción	2.600		
TOTAL	48.000	TOTAL	67.300

Fuente: H. E. van Gelders, «Scheepsrekeningen en enkele der vroegste Guinea-vaarten», en *Economisch-historisch Jaarboek*, 2 (1916), 239-257. No se cobraron derechos de importación ni exportación en el comercio con Guinea. Se desconoce si el barco estaba asegurado.

para armar los veinte barcos los calcularon en el mismo importe. Dos años antes dijeron haber importado una cantidad anual de 1.000 kilogramos de oro, mucho más de lo que los portugueses habían importado después de 1550. Esto representaba un valor de 1,2 millones de florines. El margen comercial para el oro tenía que ser mucho más favorable de lo que calculó Ratelband, o bien, todas las mercancías habían sido intercambiadas por oro. Los datos del viaje de *La Esperanza* en 1595 apuntan en esta misma dirección: el oro representaba entonces el 79 % del valor de venta de la mercancía de retorno, un porcentaje que es prácticamente igual al que se calculó para el período entre 1624 y 1636.

No obstante, los neerlandeses se limitaban, en esta época, casi exclusivamente al comercio de mercancías. Son muy breves las indicaciones de que estuvieran involucrados en el tráfico de esclavos portugués, que se centraba en Luanda y Santo Tomé. En 1596, Cornelis Jansz Boer de Amsterdam llevó para un mercader de Lisboa cincuenta y ocho esclavos de Santo Tomé a Lagos, en el Algarve. Diego Nunes Belmonte y otros mercaderes sefarditas participaron en 1614 en el comercio de asiento. No se conocen transportes de esclavos por cuenta de los neerlandeses. La explicación de esta notable separación del comercio de mercancías y de esclavos entre los neerlandeses y portugueses probablemente debía buscarse en los obstáculos políticos a la participación neerlandesa en la ruta de los esclavos y, en menor medida,

en razones puramente económicas. En todo caso, como Richard Bean sugirió, hasta 1650 las exportaciones de oro no representaron un valor más alto que las exportaciones de esclavos y, en consecuencia, eran una mercancía más codiciada [2]. Ya a partir del año 1600, el valor de venta de los esclavos que llegaban vivos a América era dos o tres veces mayor que el valor de venta del oro africano en Europa. No se sabe con seguridad si el comercio de esclavos era más lucrativo que el comercio de mercancías, pero es probable. Consta que con el comercio de esclavos los portugueses controlaban un sector que era de vital importancia para su colonia brasileña.

El tabaco caribeño

El tabaco americano había adquirido fama en Europa como hierba medicinal. En el último cuarto del siglo XVI se puso de moda como estimulante y droga. Los marineros y otros muchos que habían viajado a América habían adquirido la costumbre de fumar tabaco pulverizado en una hoja de palma doblada en forma de pico o en una pipa, a imitación de los indios y los colonos. Los estudiantes y la gente con ganas de experimentar mostraron interés en ese calmante que socialmente no era aceptado. Al parecer fueron los ingleses y neerlandeses los pioneros en la introducción de esta novedad. En 1598, Emanuel van Meeteren, historiador de la sublevación neerlandesa que residía en Inglaterra, comenta que en los últimos veinte años había observado que se había puesto de moda «beber tabaco». Un decreto municipal de la ciudad portuaria de Enkhuizen menciona, ya en el año 1580, la venta de tabaco en los días festivos religiosos. No obstante, el uso del tabaco no estaba muy extendido en los Países Bajos. Willem van de Meer, médico originario de Delft, había visto fumar tabaco por primera vez alrededor de 1590, cuando estudiaba en Leiden, donde los estudiantes ingleses y franceses habían aquirido esta costumbre. Desde Inglaterra y la República, la costumbre se extendió a la región báltica y Rusia y, con

[2] Richard Bean, «A note on the Relative Importance of Slaves and Gold in West African Exports», en *Journal of African History* (JAH), 15 (1974), pp. 351-356. Ernst van den Boogaart, «The Trade between Western Africa and the Atlantic world, 1600-1690», *Journal of African History*, 1992 (en preparación).

algún retraso, también a Francia y la Europa mediterránea. Una polémica sobre los efectos nocivos e inmorales de la «embriaguez seca» acompañó a la introducción del nuevo placer. En el norte de Europa el tabaco se convirtió en una alternativa al aguardiente y a la cerveza. Por su mayor demanda europea, aumentó el cultivo en América para la exportación y gradualmente se empezó a cultivar tabaco en Europa fuera de los jardines botánicos.

La América española era, alrededor de 1600, el proveedor casi exclusivo de tabaco. Juan López de Velasco no menciona el cultivo comercial del tabaco en su descripción de la colonia en 1574; pero en los escritos de Antonio Vázquez de Espinosa (1628) aparece como un producto de exportación. A excepción de la región caribeña, casi no se cultivaba para el mercado. Vázquez señala la producción comercial en Cumaná, Trinidad, La Española, Cuba, Jamaica, Puerto Rico y la cercana Veracruz. En las descripciones de Brasil no aparece como producto de exportación hasta 1624; y tampoco figura en las listas neerlandesas de artículos cargados en Brasil en los barcos de retorno. La exportación, que de todas formas parece haber existido, tuvo sin duda una importancia comercial insignificante al principio.

En 1590, no fue el tabaco sino el corso el que condujo a los europeos noroccidentales a la región caribeña. Además, los barcos que se distanciaban de las grandes flotas se dirigían a las pequeñas embarcaciones para el comercio intracaribeño, concentrado principalmente en torno a dos centros del mar Caribe. El primero de ellos era Cartagena de Indias y la costa alrededor de la desembocadura del Orinoco, hasta el golfo de Uraba. Cartagena de Indias era uno de los puntos de encuentro anual de la flota de Tierra Firme y la puerta de acceso a las ricas mesetas de Nueva Granada, el complejo Antioquia-Bogotá; constituía además el punto de reunión de los productos procedentes de las pequeñas colonias de la costa venezolana y de la pesca de la perla en la isla de la Margarita. El otro polo de crecimiento era el estrecho de Panamá, con los puertos de Portobelo y Nombre de Dios, lugar de transbordo para el posterior embarque a Perú. Las otras dos regiones que existían en la zona caribeña se estancaron y decayeron. La costa occidental del mar interior del Caribe sólo tenía una parte atractiva para los españoles y los europeos noroccidentales: la estrecha región en el golfo de Honduras con los puertos de Trujillo y Puerto de Caballos, donde se embarcaban los productos procedentes del interior de Amé-

rica Central (entre 1570 y 1610, principalmente plata de las mesetas de Honduras). Las Grandes Antillas, la segunda región que se iba estancando progresivamente, era el punto de encuentro para las flotas que regresaban a España. Aquí, los pocos colonos existentes se dedicaban a la agricultura y la ganadería a pequeña escala para su propio consumo y para abastecer a la flota. Las Pequeñas Antillas, que se extendían en una curva desde Puerto Rico hasta la desembocadura del Orinoco, estaban pobladas por la parte restante de la población india. Al oeste del delta del Orinoco, hasta la desembocadura del Amazonas, se extendía la «Costa Salvaje», que no estaba colonizada.

Cuando los neerlandeses, a finales del siglo XVI, empezaron a navegar hacia la región caribeña, los ingleses y franceses ya tenían actividades allí desde hacía tiempo. Los ingleses se dedicaban de forma intensiva al corso y al saqueo, sobre todo, en la costa de Venezuela, el golfo de Honduras y las Grandes Antillas; los centros más importantes de Cartagena de Indias y el estrecho de Panamá se habían convertido en lugares demasiado peligrosos para estas expediciones a pequeña escala que se realizaban con pocos barcos. Entre los años 1585 y 1603, equiparon setenta y seis expediciones corsarias; prácticamente, no se dedicaban al comercio. La colonia de Virginia, construida en 1607, era en un principio la base de salida de estos saqueos. Los franceses de Normandía y Bretaña se dedicaban menos al corso; sus actividades se centraban en el contrabando, sobre todo con La Española. Allí compraban pieles y pequeñas cantidades de azúcar y tabaco a cambio de textiles de Ruán; también transportaban esclavos de Cabo Verde.

Los neerlandeses llegaron principalmente como comerciantes; navegaban a la «Costa Salvaje», a las colonias del Orinoco hasta el río de la Hacha, y a las costas suroriental de Cuba y noroccidental de La Española. Los viajes comerciales independientes más antiguos que se conocen desde la República datan de 1595. En la «Costa Salvaje», los neerlandeses negociaban inicialmente con los indios, desde chalupas o lanchas, madera para tintura y tabaco. Posteriormente crearon factorías, al igual que habían hecho antes ingleses y franceses. Los neerlandeses de Flesinga poseían, desde 1600, dos pequeñas fortificaciones en la desembocadura del Xingu, en el delta del Amazonas. En 1605, un grupo de mercaderes procedentes de Amsterdam firmaron contratos con Thomas Lodewijcxs de Amberes y Willem Alberts van Oldenbroek para permanecer durante algunos años como factores en el Wiapoco; en

1607 todavía seguía allí el puesto comercial. En 1609, los comerciantes neerlandeses ya estaban en el río Surinam y los indios Manoa les llevaban oro desde el interior. Al parecer solamente las factorías del Xingu permanecieron durante un período más largo. Los neerlandeses llevaron a los indios para enseñarles el idioma y utilizarlos como intermediarios. Una ampliación lógica de los viajes a la «Costa Salvaje» fue el contrabando de tabaco en la costa de Cumaná, de perlas en la Margarita, de cueros en las Grandes Antillas y de reducidas cantidades de azúcar en La Española.

Entre 1599 y 1605, las rutas navieras neerlandesas en la región caribeña se ampliaron considerablemente. A causa del embargo español, los neerlandeses ya no pudieron llevar sal de Setúbal; primero buscaron una alternativa en una de las islas de Cabo Verde, pero encontraron una mejor solución en las salinas de Punta de Araya. Entre junio de 1600 y diciembre de 1605, anclaron en este lugar, como mínimo, 611 barcos de sal neerlandeses y 55 barcos para el contrabando. En la misma época, las autoridades españolas señalaron veinticinco barcos ingleses, dos italianos, cuatro franceses y un barco escocés. La Corona española decidió tomar medidas contra la invasión de la Europa noroccidental. Se ampliaron las actividades de fortificación en Cartagena de Indias, La Habana y Puerto Rico, aunque seguían progresando lentamente, y se reforzó la flota local. Con veinticuatro galeones y 2.500 hombres, Luis Fajardo venció en 1605 a doce barcos salineros neerlandeses, tres ingleses y uno francés en Punta de Araya. En febrero de 1606 una escuadra española venció, en Cuba, a una flota compuesta de veinticuatro barcos neerlandeses, uno inglés y seis franceses. Progresivamente, el gobernador Antonio Osorio despobló, a mano armada, la parte occidental de La Española; el gobernador cubano fue menos drástico, pero también luchó con frecuencia contra los «rescatadores». Con la Tregua de los Doce Años, pudo reanudarse la navegación a Setúbal y desapareció la necesidad de transportar sal de las Indias Occidentales; los viajes neerlandeses a las regiones españolas disminuyeron. Seguían siendo atractivos los viajes a Trinidad, principalmente por el tabaco, porque la pesca de perlas se había paralizado. Según estimaciones realizadas, unos veinte barcos ingleses y neerlandeses realizaron aquí, entre los años 1605 y 1613, un contrabando próspero. La sustitución del gobernador Fernando Berrio por un ejecutor más devoto de la política metropolitana acabó con ello.

Quedaba la «Costa Salvaje». Los ingleses y neerlandeses ya habían comenzado, por separado o conjuntamente, a ampliar aquí los puestos comerciales a fin de convertirlos en colonias para el cultivo de tabaco. Las colonias más antiguas se encontraban en el delta del Amazonas. En el año 1607, los ingleses empezaron a crear una colonia en el Chesapeake, en la costa occidental de América del Norte. Desde 1612, neerlandeses e ingleses mantuvieron durante algunos años al lado del Wiapoco una colonia de cuarenta casas con una población de 80 personas. Los mercaderes de Zelanda empezaron en 1613 a construir una colonia entre el Esequibo y el Corentyne, destruida poco después por los españoles procedentes de Trinidad; en 1616, Adriaen Groenewegen, originario de Delft, reanudó el comercio en calidad de factor para una sociedad zelandesa. Pero no se llegó a crear todavía ninguna colonia agraria. En 1615, una colonia de Cayenna de 280 amsterdameses fue desplazada al Surinam, y más tarde desaparició de la historia. Los zelandeses crearon en 1616 un establecimiento en el Ginipape, en el delta del Amazonas; las pequeñas fortificaciones al lado del Xingu continuaban existiendo. Aquí nació una pequeña colonia de 130 hombres blancos, catorce de ellos con familia y con un número desconocido de esclavos negros. Cultivaban tabaco, algodón, caña de azúcar y una planta de la que podía extraerse tinta roja. Había dos pequeños molinos de azúcar. En 1624, los portugueses terminaron con la presencia neerlandesa e inglesa en el delta.

Las colonias anglo-neerlandesas en el delta del Amazonas fueron la cuna de la colonización inglesa en la región caribeña. El fundador de la colonia productora de tabaco de San Cristóbal, Tomas Warner, había adquirido su experiencia en el Amazonas. La casa comercial anglo-zelandesa Courteen, que apoyó la colonización de Barbados, había estado involucrada anteriormente en las empresas zelandesas de la «Costa Salvaje». Junto con las colonias del Chesapeake, las de la «Costa Salvaje» producían tal cantidad de tabaco que podían competir con las colonias españolas. Cierto que eran pequeñas y de duración limitada, pero de todas formas demostraban a neerlandeses, ingleses y franceses, que en América sabían construir colonias sobre humo.

A las primeras sociedades que se dirigían a la región caribeña se unieron los mismos importantes mercaderes de los Países Bajos Septentrionales y Merionales que habían formado las sociedades más antiguas para el tráfico con África occidental y Asia: Balthasar de Moucheron,

Adriaen Hendriksz ten Haeff, Pieter van der Hagen, Johan van der Veken, Pieter Dirksz Hasselaer, Jonas Witsen. Y fundaron compañías para esta región comercial. En 1605, los amsterdameses Gerrit Jacobsz Witsen, Jan Commelijn, Dirck Claesen Nettenkoper y Pieter Beltgens se presentaron como la compañía para Guyana y Wiapoco. El zelandés Jan de Moor colaboró con William Courteen, que procedía de una familia comercial anglo-zelandesa, en el envío de colonos al Wiapoco y al Esequibo en los años 1615 y 1616. Según parece, los mercaderes sefarditas no ejercieron actividades en esta rama del comercio.

A diferencia de Brasil o de África occidental, los neerlandeses no podían utilizar redes comerciales preexistentes en la región caribeña. El contrabando en las regiones españolas no se prestaba a contactos sólidos. Los neerlandeses comerciaban con diferentes socios españoles en lugares recónditos y a bordo de los barcos. En el comercio transcultural con los indios, debían construir ellos mismos un modelo de contacto estable. Gracias a las factorías de la «Costa Salvaje», los neerlandeses establecieron relaciones duraderas con grupos indios. A diferencia de la mayor parte de los lugares de África occidental, el comercio a larga distancia no estaba regulado aquí por las autoridades políticas de sociedades claramente estratificadas; estos indios semisedentarios tampoco conocían a los mercaderes profesionales, ni tenían costumbre de producir mercancías para el mercado. Lo cual no impedía que los indios, desde el curso superior del Amazonas, transportaran esclavos, oro en polvo y otras mercancías de trueque, hasta la desembocadura del Orinoco, Esequibo, Corentyne y el Surinam. Existen poderosos indicios de que los neerlandeses, antes de 1624, les acompañaban con regularidad en sus viajes a lo largo del Orinoco, Caciquiare y el Isaná, y mantuvieron una factoría en Uaupés [3]. A cambio de navajas, hachas y telas de lino, los indios estaban dispuestos a ceder pequeñas cantidades del tabaco que ellos mismos cultivaban, a recoger algodón salvaje y cortar leña para tintura.

La composición de las mercancías que los neerlandeses adquirieron en la región caribeña se modificó entre 1590 y 1621. El tabaco, la madera para tintura y el algodón eran los productos que habían llevado

[3] George Edmundson, «Early Relations of the Manoas with the Dutch 1606-1732», en *English Historical Review*, 21 (1906), pp. 240-248.

ininterrumpidamente a los neerlandeses a esta región. Es posible que, durante los veinte primeros años, el valor del tabaco en los viajes de retorno hubiera sido superado por las mercancías procedentes del contrabando con las colonias españolas, en las costas de Venezuela y La Española. En 1601, los neerlandeses adquirieron perlas de la Margarita por un valor de 30.000 pesos (140.000 florines), pero no cabe suponer que éste haya sido el promedio anual en relación a un período más largo; después de 1605, se cortó la entrega de este producto. Los neerlandeses sólo se habían apoderado de una pequeña parte del contrabando de pieles desde La Española, quizás 20.000 anuales hasta 1605. Junto con la madera para tintura y el algodón procedentes del comercio con los indios, estas mercancías de contrabando podrían haber superado el valor del cargamento de tabaco, a principios del siglo XVII. Como el contrabando resultaba demasiado difícil, por las medidas contrarias españolas, y los beneficios del comercio indio eran escasos, es probable que después de 1610 el tabaco se convirtiera en el producto principal.

Hasta 1613, los neerlandeses compraban importantes cantidades de tabaco en Trinidad, posiblemente 100.000 libras al año; las cantidades complementarias procedían del comercio con los indios y ocasionalmente también de Virginia. Más tarde, las grandes cantidades procedían sobre todo de las colonias del delta del Amazonas y del Wiapoco. Según una fuente portuguesa de 1623, ingleses y neerlandeses en conjunto exportarían unas 800.000 libras [4]. Ésta es una cifra muy alta para la producción de unos 400 colonos, aunque no sería imposible; según Du Tertre, en las islas de las Indias Occidentales, un hombre podía producir al año de 1.000 a 1.500 libras, y además cultivar sus propios alimentos. No se sabe cuántos esclavos trabajaban, o si había una contribución de las comunidades indias. Es posible que los neerlandeses, entre 1610 y 1620, adquirieran tanto tabaco procedente de todas las regiones americanas, como los ingleses se llevaron de Virginia, una cantidad que ascendía a las 100.000 libras. Las exportaciones de tabaco legales de la América española entre 1609-1613 alcanzaron las 232.000 libras anuales. A la vista del número limitado de colonos en las regiones de producción neerlandesas, cabe suponer que los viajes de retorno no superaron

[4] Frazao de Vasconcelos, «Trabalhos dos Portugueses no Amazonas no seculo XVII», en *Boletim Geral do Ultramar*, 33, 1957, p. 85.

este nivel. En Amsterdam esto representaba un valor de 464.000 florines. Teniendo en cuenta un pequeño aumento por otros productos, el valor anual de los retornos neerlandeses de la región caribeña pueden estimarse en un máximo de medio millón de florines entre 1609 y 1621.

Las pieles de Nieuw Nederland *

La costa nororiental de América pertenecía, a finales del siglo XVI, exclusivamente al terreno de trabajo de los pescadores del bacalao procedentes de Portugal, San Sebastián, San Juan de Luz, Burdeos, Bayona, Devonshire y Dorset. Los neerlandeses no se habían mezclado con ellos. La pesca del arenque en el mar del Norte coincidía con la temporada del bacalao; el bacalao seco que se comía en Holanda y en los barcos procedía de Bergen. Hasta que los neerlandeses no empezaron a navegar en la región metiderránea —la ruta por el estrecho de Gibraltar— no aumentó la demanda del bacalao seco. Lo compraban en Plymouth y Dartmouth, y algunos enviaban, poco después de 1600, barcos a Terranova para cargar el pescado seco y salado y llevarlo directamente a los puertos del mar Mediterráneo. No se sabe con seguridad si esto se convirtió en un modelo regular al principio del siglo XVII. No parece que fueran éstos los viajes que atraían la atención neerlandesa sobre la costa nororiental americana.

Les estimuló más el conocimiento que tenían del comercio peletero de los franceses en el río de San Lorenzo, a partir de 1605-1608, desde los puestos comerciales fijos de Port Royal y Quebec. Los patronos y mercaderes neerlandeses habrían oído hablar a sus amistades o familiares, residentes en los puertos bretones y normandos, de esta nueva empresa. Jan Munter, de Amsterdam, comerciaba en 1604 con Nueva Francia. En 1606, el *León Blanco,* con ocho amsterdameses, combinaba el comercio con brutales saqueos, contra los que el rey de Francia protestaba ante los Estados Generales. Arnout Vogels, de Amsterdam, emprendió otro camino en 1611, asociándose con dos ruaneses en el comercio peletero de Canadá.

* Nieuw Nederland era la colonia neerlandesa en la costa este de Estados Unidos cuyo centro era Nueva Amsterdam, rebautizado posteriormente como Nueva York. *(N. del T.)*

Los mercaderes holandeses habían deducido, por las noticias que les llegaron del viaje de 1609 que Henry Hudson realizó para la Cámara de Amsterdam de la Verenigde Oostindische Compagnie (VOC), con el fin de encontrar un pasaje a Asia por el noroeste, una tercera posibilidad para participar en el negocio peletero norteamericano. Hudson había navegado río arriba, por el río que más tarde llevaría su nombre, y había negociado pieles con los indios mahican, en el lugar que actualmente se llama Albany. En 1611, el almirantazgo de Amsterdam envió a Jan Cornelisz May para que investigase las posibilidades de un pasaje por uno de los grandes ríos de la costa nororiental americana, así como las posibilidades de comercio con los indios. Arnout Vogels se aventuró directamente con los hermanos Leonard y François Pelgrom y envió al *San Pedro,* con Adriaen Block como sobrecargo, al río Hudson, exclusivamente por el comercio peletero. En los años 1612 y 1613, los mismos mercaderes armaron conjuntamente con otros cinco socios, entre los cuales se encontraba Lambert van Tweenhuysen, nuevos barcos para ir a esta región. En 1613 ya se dieron cuenta de la competencia de un barco dirigido por el amsterdamés Hans Claesz. En 1614 aparecieron en el río Hudson, no solamente los barcos de los dos grupos de mercaderes arriba mencionados, sino también un tercer barco de una asociación de Amsterdam y otro de Hoorn. Lambert van Tweenhuysen logró, en el mismo año, unir los cuatro grupos en la compañía Nieuw Nederland y consiguió que los Estados Generales les concediesen un monopolio de tres años para el comercio en el río Hudson.

Los participantes en la compañía Nieuw Nederland fueron en su mayor parte los mismos que participaron en la otra creación de Lambert van Tweenhuysen, en 1614, la Noordse Compagnie para la pesca de la ballena cerca del archipiélago de Spitzberg. De esta manera las nuevas ramas de las actividades neerlandesas en la región norte del Atlántico se reunieron bajo un solo mando. La compañía Nieuw Nederland equipó por lo menos cuatro viajes, mantenía una factoría fundada en los años 1614 y 1615 en una isla a la altura de Albany e hizo que Jacob Eelkens explorara las posibilidades comerciales en los ríos Delavare y Connecticut. No obstante, Van Tweenhuysen no logró prorrogar el monopolio. De 1618 a 1624, junto con los socios amsterdameses de la Noordse Compagnie (de la asociación original de Arnout Vogels, había quedado él solo), continuó el comercio con Nieuw Nederland. Tuvo que dejar pasar una oportunidad de llevar al Hudson a unos puritanos ingleses

que residían en Leiden; los peregrinos encontraron un camino a América por Inglaterra y desembarcaron en 1620 en Plymouth Rock. La segunda compañía de Van Tweenhuysen sufrió la competencia de otra asociación de Amsterdam con Hendrik Eelkens, el tío de Jacob, y Adriaen Jansz Engel, y de una asociación de Hoorn y Zelanda.

De los aproximadamente veinticinco mercaderes que entre 1611 y 1624 se dedicaban al comercio con Nieuw Nederland, se conocen bastante bien los antecedentes. En primer lugar, la inmensa mayoría de ellos procedían de Amsterdam. La primera asociación de ocho alrededor de Arnout Vogels tenía un perfil claro. Todos eran inmigrantes procedentes de Amberes y de regiones luteranas. Vogels y también de forma indirecta Van Tweenhuysen tenían relaciones con los comerciantes de pieles de Ruán. Hans Hunger participó en el viaje del *León Blanco* hacia Canadá en 1606. Por cuanto se sabe, no tenían intereses en el compercio fuera de Europa, con excepción de Van Tweenhuysen y Hunger, que eran accionistas en la VOC. La segunda asociación alrededor de Hans Claesz estaba formada por neerlandeses nórdicos que, todos menos uno, se habían establecido en Amsterdam alrededor de 1600. Uno de éstos, Arnout van Liebergen, tenía familia en Ruán. Su socio Wessel Schenck era un accionista muy importante de la VOC; Jan Holscher comerciaba con Guyana. Todos se dedicaban activamente al comercio europeo. La tercera asociación alrededor de Gerrit Jacob, Jonas Witsen y Simon Willemsz Nooms, procedía de familias reconocidas de Amsterdam con cargos en el ayuntamiento, participaba en la VOC y comerciaba con Guyana y África occidental. También los directores de la Noordse Compagnie, que estaban implicados en la Nieuw Nederland Compagnie y después de 1617 formaban parte de la segunda compañía de Lambert van Tweenhuysen, pertenecían a los mercaderes más importantes; Jacques Nicquet participó en las rutas a África occidental; Claes Jacobs van Harencarspel en el comercio con Brasil y con el Caribe. No se conoce ninguna conexión anterior de éstos con el comercio peletero. La compañía de Hendrick Eelkens estaba formada por los socios antiguos de la Nieuw Nederland Compagnie. Tanto Eelkens como Engel tenían conexiones con Ruán. De los comerciantes procedentes de Hoorn y Zelanda se sabe muy poco.

Entre 1611 y 1624, las diferentes compañías armaron anualmente una media de dos barcos pequeños de treinta a cuarenta *last* hacia Nieuw Nederland. Zarpaban en el otoño y regresaban en la primavera

del año siguiente. El comercio peletero tenía lugar, sobre todo, de febrero a abril, cuando las pieles eran más bonitas y los indios tenían la oportunidad de cazar. Los neerlandeses se encontraban con sus socios indios en el puesto comercial en el curso superior del Hudson, adonde llegaban tanto los vecinos indios mahican como los mohawk, que procedían de lugares más lejanos. También visitaron en chalupas o lanchas a otros grupos de indios en los cursos inferiores del Hudson, Connecticut o Delavare. Después que un tal Kleynties, en un viaje al interior a través de Susquehanna, fue capturado en el Delavare y hubo que pagar un rescate por él, no se aventuraron a alejarse mucho de su puesto comercial y de sus barcos. Los algonquin e iroqois, que vivían dispersados en pueblos de unos cientos de personas, no tenían una autoridad política suficientemente poderosa como para imponer, en una región más amplia, condiciones a la presencia neerlandesa o cobrar impuestos sobre el comercio.

Al igual que en la «Costa Salvaje», los neerlandeses tenían que construir aquí el modelo de contacto para el comercio a través de las fronteras culturales. En un principio, se hicieron entender mediante ademanes y gestos. En uno de los primeros viajes, se llevaron a dos niños indios para enseñarles neerlandés. Uno de ellos regresó, pero se mostró, según fuente neerlandesa, como enemigo en vez de mediador. Los neerlandeses, a su vez, recogieron palabras de los diferentes idiomas de los algonquin e iroqois y aprendieron a dominar un lenguaje comercial. Compraron pieles de castor, más que de nutria, algunas veces pieles de zorro, visón y oso. A cambio, entregaron navajas, cinceles, hachas, calderos y otros utensilios de hierro. Por cuanto se sabe, todavía no intercambiaron frisas, que más tarde serían un artículo muy importante. El aguardiente parece haber sido introducido para mejorar el ambiente, más que como mercancía de trueque. Ya desde los años veinte, utilizaban un producto local, *wampum* o *seewan,* un tipo especial de conchas elaboradas procedentes de Gardiner's Bay en la parte oriental de Long Island. Pasadas por una cuerda, lo que permitía el uso como cinturón, las conchas wampum cumplían las funciones de medio mnemotécnico auxiliar, de objeto ceremonial en los acuerdos entre los grupos indios y de medio de pago. En 1622, Jacob Eelkens capturó al jefe del pueblo de Gardiner's Bay en su barco y le amenazó con descabezarle si no le entregaba gran cantidad de wampum. A pesar del recurso incidental a la violencia por ambas partes, los contactos comerciales se estabilizaron.

No se sabe cuántas pieles se adquirieron entre 1611 y 1624. En el año 1614 parece que fueron 2.500, considerablemente menos que la media de los años 1624 a 1636, que ascendió a 9.000. El margen comercial quizás fuera más favorable que el 78 % del período posterior, aunque este pequeño margen indica que, a pesar de los acuerdos que las compañías competidoras habían firmado entre 1611 y 1614, y del monopolio de los años 1615 y 1617, los indios habían descubierto rápidamente hasta qué punto los neerlandeses estaban dispuestos a bajar los precios. El reducido tonelaje que se dispuso es otra indicación de que el comercio con Nieuw Nederland fue un asunto secundario dentro de las actividades neerlandesas en la región atlántica durante la Tregua de los Doce Años.

Una estimación del valor de la participación directa neerlandesa en el comercio euroamericano y euroafricano: 1590-1624

Después del año 1590, los neerlandeses habían adquirido en Holanda y Zelanda una creciente participación directa en el sector portugués del mundo comercial atlántico. Gracias al apoyo de los neerlandeses meridionales emigrados y de los sefarditas, se habían apoderado de la mitad y hasta de las dos terceras partes de las exportaciones de azúcar de Brasil. La parte principal de la producción de oro, que se transportaba desde África occidental a través de los puertos marítimos, iba a parar, junto con colmillos de elefante, cera de abejas, gomas y malagueta, a la cala de los barcos neerlandeses, y se convertía en la República en moneda contante y sonante. Fuera de las fronteras del mundo comercial ibérico en el Atlántico, los neerlandeses tenían, junto con ingleses, irlandeses y escoceses, un producto de plantación con el que se había experimentado en un lugar recóndito de la América española, convirtiéndose en un éxito en sus propias colonias agrarias de la «Costa Salvaje», al lado del Chesapeake y en San Cristóbal. Con los franceses de Normandía y Bretaña, habían iniciado, en la región entre el San Lorenzo y el río Delavare, el comercio peletero desde sus propias factorías.

Eran, casi sin excepción, productos de lujo, que procedían tanto de las sociedades autónomas indígenas como de las colonias. Tratándose de oro esto era evidente, no obstante, los dos principales productos de plantación, el azúcar y el tabaco, eran también mercancías de lujo. El hábito de fumar se difundió rápidamente, aunque el precio del

tabaco americano era en los primeros decenios del siglo XVII todavía muy alto: aproximadamente dos florines por libra, casi dos veces y media el valor de una libra de pimienta asiática. La anécdota de que los ingleses al principio fumaban en pipas de plata es, al menos, una exageración significativa. El precio mayorista de una libra de azúcar blanco era de 49 a 54 céntimos, pero una vez refinado costaba de 66 a 78 céntimos, el mismo precio que una libra de pimienta asiática. La diferencia entre los productos de lujo procedentes del área externa del sistema mundial capitalista, y como la pimienta y los productos agrarios de uso diario de la periferia (azúcar, tabaco), que maneja Immanuel Wallerstein, no es aplicable al principio del siglo XVI [5].

Hasta el siglo XVIII, el azúcar y el tabaco no se convierten en productos para matar el hambre del proletariado en el capitalismo inicial. Además de sus aplicaciones medicinales, parece ser que el azúcar fue utilizado principalmente en exquisiteces culinarias, en ocasiones festivas especiales, en los mejores círculos. En los ostentosos bodegones de Osias Beert, Clara Peters y Juan van der Hamen y León, el azúcar se encuentra en fuentes de porcelana china o de plata. Estos bodegones subrayaban la función de *status* que tenía el azúcar. Los cuadros de Adriaen Bouwer de 1625-1630, en los que aparecen unos campesinos fumando, han sido utilizados como ilustraciones para el uso diario del tabaco entre la gente común en dicha época. Esto no es del todo imposible. El precio del tabaco americano bajaba rápidamente, pero más bien después de 1630. El cultivo en los propios Países Bajos se expandía; los campesinos de Brouwer pueden haber fumado de su propia cosecha. De todas formas, queda la pregunta de si estas representaciones tempranas deben considerarse como una alegoría moralista o, por el contrario, como un reflejo realista de la vida popular neerlandesa.

Según el informe que los comerciantes con Brasil presentaron en 1622 a los Estados Generales, la participación neerlandesa en el azúcar brasileño había aumentado sobre todo durante la Tregua de los Doce Años, alcanzando 40 o 50.000 cajas. Van Moerbeecke calculaba en 1623 que cada caja contenía 500 libras, por lo que la participación neerlandesa rondaba los veinte o veinticinco millones de libras al año. Esto

[5] Immanuel Wallerstein, *The Modern World System. Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*, Nueva York, 1974, p. 302.

parece mucho. Según la estimación más aproximada, las exportaciones brasileñas de azúcar aumentaron de 17,5 millones de libras (600,000 arrobas) en 1600 a 29 millones de libras (un millón de arrobas) en 1620. Cuando los neerlandeses, entre 1609 y 1621, llegaron a controlar la mitad de dicha exportación, su participación pudo haber aumentado de 8,8 millones de libras en 1600 a 14,5 millones de libras en 1620. Cuando su participación alcanzase los dos tercios, se acercaría, no antes de 1620, con 19 millones de libras, al volumen que se dedujo en este informe. Como una parte de estas exportaciones de azúcar se realizaba en común con portugueses y alemanes, se ha considerado aquí una participación exclusiva del 50 % para el período que va de 1609 a 1621.

En los Países Bajos, el valor de este volumen dependía, entre otras cosas, del tipo de azúcar. Van Moerbeecke calculó que una mezcla de iguales cantidades de blanco, mascabado y chancaca, ascendía a un precio medio de 32 céntimos por libra. Los precios que Posthumus señala para las primeras décadas del siglo XVII son: 40 céntimos para el mascabado y 50 céntimos para el azúcar blanco; la chancaca era la clase más barata. Nada se sabe sobre la mezcla de los diferentes tipos de azúcar en las importaciones neerlandesas. A falta de otros datos, se sigue aquí a Van Moerbeecke; y no parece que se haya excedido en su estimación del precio medio. Con una participación neerlandesa del 50 % en las exportaciones de azúcar totales y un precio de 32 céntimos por libra, el valor podía haber ascendido de 2,8 millones de florines en 1600 a seis millones de florines en 1620. El valor de las otras mercancías que los neerlandeses exportaron de Brasil no habrá representado más del 10 % de las de azúcar. En base a tales suposiciones y datos, parece aceptable que la participación neerlandesa en las exportaciones brasileñas entre 1600 y 1624 fluctuara entre los tres y seis millones de florines anuales.

La participación neerlandesa en las exportaciones de oro desde África occidental no debía de llegar a los 1.000 kilogramos al año, cantidad que los comerciantes con África occidental mencionaron en su Protesta de 1609. Una participación de 600 a 800 kilogramos al año parece posible para el período comprendido entre los años 1600 y 1620. Esto representaba un valor de 870.000 o 1.200.000 florines. De los datos del período de 1624 a 1636 se deduce que el valor de los productos inferiores podría representar el 25 % del oro. Aquí se supone que el comercio neerlandés de mercancías con África occidental, entre 1600 y 1624, fluctuaba alrededor de un millón de florines al año.

El volumen y el valor de las pieles de castor y de nutria procedentes de Nieuw Nederland en este mismo período no parecen haber superado los del período de presencia permanente entre los años 1624 y 1635, cuyo valor ascendía en aquel momento a 60.000 florines anuales. El monto de los retornos caribeños ha sido estimado en un promedio anual de 500.000 florines entre 1609 y 1621.

Durante la Tregua, el valor total de la participación directa neerlandesa en los retornos americanos y africanos se movía entre los cuatro y 7,5 millones de florines anuales. El azúcar brasileño era, con diferencia, el producto más valioso, seguido del oro de África occidental. El tabaco del Caribe y de Virginia aún tenía un significado limitado pero estaba claramente en auge (véase tabla 1.3).

Tabla 1.3. Estimaciones del valor de la cuota directa neerlandesa en las exportaciones anuales americanas y de África occidental a Europa, en los años 1609-1621, en millones de florines

Retornos brasileños	de 3 a 6
Retornos de África occidental	1
Retornos de Nieuw Nederland	< 0,06
Retorno de la región del Amazonas, la región caribeña y Virginia	< 0,5

Fuentes: Stuart B. Schwartz, *Sugar Plantations in the Formation of Brazilian Society. Bahía 1550-1835*, Cambridge, 1985, p. 165. Timothy F. Garrard, *Akan Weights and the Gold Trade*, Londres, 1980, pp. 152-157. Philip D. Curtin «Africa and the Wider Monetary World 1250-1850», en J. F. Richards (ed.), *Precious Metals in the later Medieval and Early Modern World*, Durham, Carolina del Norte, 1983, pp. 241-250. Carla Rahn Phillips, «The Growth and Composition of Trade in the Iberian Empires 1450-1750», en James D. Tracy (ed.), *The Rise of Merchant Empires. Long Distance Trade in het Early Modern World 1350-1750*, Cambridge, 1990, pp. 57-67; *Vertoog van Bewindhebbers en handelaars op de Westkust van Afrika handel drijvende, ca. 1607*, y *Vertoog of Remonstrantie van de Bewindhebbers der verschillende compagnien handelende op de Kust van Guinea*, en J. K. J. de Jonge, *De Oorsprong van Neerland's Bezittingen op de Kust van Guinea*, La Haya, 1871, pp. 30-39. «Deductie vervaetende den oorspronck ende progres van de vaert ende handel op Brasil», en J. W. IJzerman (ed.), *Journael van de reis naar Zuid-Amerika door Hendrik Ottsen 1598-1601*, La Haya, 1918, pp. 98-106. Joannes de Laet, *Iaerlijck Verhael van de Verrichtinghen der Geoctroyeerde West-Indische Compagnie*, Leiden, 1644, Anexo. N. Posthumus, *Inquiry into the History of Prices in Holland*, Leiden, 1946, vol. 1, pp. 119-122, 139-175. Precios del tabaco: Archivo Municipal de Amsterdam *(GAA)*, Archivos notariales *(NA)* 195/f. 181 v., 381/f. 291, 349/f. 258.

Estos tres productos (y los esclavos, con los que también podían conseguirse mercancías americanas) eran hasta 1675 el objeto de la rivalidad en la región atlántica, entre los estados noroccidentales de Europa y Portugal; España, con la feliz posesión de la plata americana, se mantuvo al margen.

La expansión comercial fuera de Europa había sido al principio del siglo XVII el principal obstáculo para la consecución de la paz entre la Doble Monarquía Ibérica y la República de las regiones neerlandesas nórdicas. El partido de la paz, bajo la dirección de Oldenbarnevelt, estaba dispuesto a frenar la expansión en la región atlántica para reforzar la posición neerlandesa en el comercio marítimo europeo. El abogado de Holanda supo evitar que en 1606 se constituyera la West-Indische Compagnie (WIC) como contrapartida de la Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC). La moderación de la dinámica expansiva hizo posible, al menos, la conclusión de una tregua de doce años. Durante la Tregua de 1609 a 1621, los neerlandeses reforzaron su posición en el comercio entre la región báltica y el mar Mediterráneo, en perjuicio de la Confederación de las ciudades Hansa y de los daneses; en el comercio con Rusia a través del mar Blanco, en perjuicio de los ingleses, y en el comercio con el Levante, en perjuicio de los venecianos. Especialmente desde Amsterdam y Zelanda, donde se encontraban los mayores oponentes a la Tregua, los mercaderes habían continuado, sin aflojar, su expansión con Asia y con la región atlántica, lo cual despertó la voluntad bélica de la parte ibérica. Las colonias neerlandesas en América no suscitaron la más mínima preocupación. Al igual que las bases francesas en Acadia y Quebec, aún eran muy pequeñas y en cada una de ellas no había más de algunos cientos de hombres, por lo que hubo más razones para dudar de su supervivencia que en el caso de las colonias inglesas en el Chesapeake y en San Cristóbal, donde residían alrededor de mil colonos. Sin duda, la posición dominante que los neerlandeses habían adquirido en el comercio del azúcar brasileño y del oro africano, así como la expansión del poder de la VOC en Asia, fueron el motivo decisivo por el que la parte ibérica no prorrogó la Tregua. En la República, el partido bélico dominaba en 1619. A la vista de la lucha renovada también revivió el plan de una confrontación directa con el poder de la Doble Monarquía Ibérica en la región atlántica. Con la aprobación de la patente para la WIC en el primer año de guerra, los Estados Generales apoyaron a los grupos que querían llevar a cabo dicho plan.

Capítulo IV

AUGE Y CAÍDA DEL IMPERIO DE LA WESTINDISCHE COMPAGNIE (WIC) EN LA REGIÓN SUR DEL ATLÁNTICO: 1621-1648

El gran diseño

La patente de 1621 describía a la WIC como una compañía monopolista para el comercio en las costas orientales y occidentales de América, la costa occidental de África e incluso para el Gran Territorio del Sur que todavía estaba por descubrir, situado al sur del Cabo de Buena Esperanza hasta el este de Nueva Guinea. En realidad, había sido creada principalmente para ampliar la guerra contra la Doble Monarquía Ibérica en Europa, en África occidental y en América. La VOC cumplía la misma misión en Asia. Los Señores XIX consideraron dos estrategias para la región atlántica. El plan más modesto intentaba perjudicar los intereses ibéricos mediante el corso dirigido contra las rutas navieras hacia la América española y el Brasil portugués, así como con la paralización del comercio de esclavos procedentes de Angola y «Guinea de Cabo Verde». El fin de la participación neerlandesa en las rutas a Brasil, que había sido previsto, podía verse compensado con la ampliación de las colonias productoras de tabaco en la «Costa Salvaje» o en otros lugares. El comercio neerlandés con África podía ser protegido eficazmente con limitados medios militares. El «gran diseño» aspiraba a una completa absorción del imperio portugués en la región atlántica: la conquista de Brasil y la eliminación de los portugueses del comercio de mercancías y de esclavos con África occidental. Así también se perjudicaría a la América española. En 1624 los directores optaron por este «gran diseño».

En ambas estrategias se compaginaría la guerra con el comercio. Esto aumentaba los riesgos y los gastos del comercio. Los fundadores

de la WIC, por lo tanto, intentaron, más que la VOC, movilizar las fuerzas de todas las regiones de la República a favor de sus actividades y evitar la impresión de que sobre todo saldrían beneficiados los puertos holandeses y zelandeses. Es cierto que cuatro de las cinco cámaras de la WIC estaban ubicadas en las dos provincias costeras más grandes, aunque en su dirección estaban representados los centros industriales y las ciudades de las regiones interiores. En la cámara de Amsterdam se reunían los representantes de Utrecht, Güeldres y Deventer (Overijssel), así como los representantes de los centros industriales holandeses de Haarlem y Leiden; la cámara de Zelanda acogía grupos de las ciudades de Middelburgo, Flesinga, Veere y Tholen; la cámara del Mosa congregaba representantes de Rotterdam, Dordrecht y Delft, y la cámara de la región al norte del IJ, a los de Enkhuizen, Hoorn, Edam, Monnikkendam, Medemblik y Alkmaar. Las provincias costeras del norte habían obtenido su propia cámara en Groninga.

La rivalidad prevista entre las cámaras fue moderada mediante la concesión de cuotas fijas en la preparación de las flotas y en la venta de los retornos: la cuota de Amsterdam era 4/9, la de Zelanda, 2/9, y la de las demás cámaras, 1/9 para cada una. Disponían de capital propio y llevaban su propia contabilidad. Se respetaron los intereses ya existentes. Amsterdam recibió en exclusiva el comercio con Nieuw Nederland, y Zelanda el de la «Costa Salvaje». En Senegambia y «Guinea de Cabo Verde», cada una de las cámaras recibió un sector. Así quedaba asegurada la influencia de las autoridades de la Unión y de las regiones en esta organización formalmente privada, ya que las regiones nombraban a los directores de las cámaras entre los principales accionistas, que en Amsterdam debían poseer acciones por un valor mínimo de seis mil florines y en las demás cámaras por un valor mínimo de cuatro mil florines. Un colegio de diecinueve miembros, los Señores XIX, constituía el órgano supremo y central de la WIC y estaba compuesto de ocho directores de la cámara de Amsterdam, cuatro de Zelanda, dos de cada una de las cámaras restantes y de un miembro designado por los Estados Generales.

La suscripción del capital de la WIC se llevó a cabo lentamente. Para reunir aproximadamente siete millones de florines, se necesitaron tres años, además de una persistente campaña de propaganda; para la VOC, en 1602, se había reunido un capital comparable en el plazo de un mes. El capital inicial procedía de tres fuentes: las autoridades de

las ciudades, las regiones y la Unión, los principales accionistas privados y los pequeños inversores individuales. Las aportaciones sustanciales habían sido reunidas por las autoridades regionales y municipales. Casi la mitad del capital de la cámara de Groninga procedía de las autoridades; y el 30 % del capital de la cámara de Amsterdam venía de las ciudades de Leiden, Haarlem, Utrecht, Deventer, de la región de Nimega y del condado de Zutphen. La Unión aportó medio millón y accedió a conceder en los cinco años siguientes una subvención anual de cien mil florines; el estatúder Maurits suscribió 50.000 florines en la cámara de Zelanda. En general, se sabe poco sobre el volumen de la participación de los principales accionistas y los pequeños inversores, con excepción de la cámara de Groninga, en la que las participaciones de los principales accionistas y los pequeños inversores representaban algo más de una cuarta parte. La cámara de Amsterdam contaba con ochenta y tres accionistas principales que habían suscrito más de la tercera parte del capital inicial.

Pero hay que investigar más a fondo para saber quiénes eran los accionistas principales. Parece ser que los comerciantes con Brasil no mostraban mucho entusiasmo. Los sefarditas de Amsterdam solamente participaban con un 0,5 % en el capital inicial de la compañía. También los grandes mercaderes de los puertos holandeses escatimaron sus suscripciones, con excepción de Baltasar Coymans y alguno más. Las suscripciones procedentes del extranjero: Francia, Dinamarca y los estados alemanes, tampoco respondían a las expectativas. La élite de los mercaderes, en el propio país y en el extranjero, debe haber adoptado una postura expectante.

En la WIC, el sector público y privado encajaban como una mano en un guante, según se deduce de la composición de los colegios de directores de las cámaras. En Zelanda y Amsterdam, los directores que actuaban en nombre de las ciudades constituían un grupo fundamental, aunque fueron superados por los inversores privados. En la cámara del norte del IJ y de Groninga, y posiblemente también en la del Mosa, ocurrió lo contrario. Solamente de algunos directores se sabe con seguridad que tenían actividades anteriores en el mundo comercial atlántico: Jonas Witsen, Samuel Godyn y Samuel Blommaert, en Amsterdam; Jan de Moor y Abraham van de Pere, en Zelanda. Aquí hay que tener la suficiente reserva en cuanto a las conclusiones, puesto que no se conocen, o a lo sumo de un modo esquemático, las actividades co-

merciales de la mayoría. No es probable que, en Frisia y Groninga, las autoridades de las regiones interiores tuvieran una gran experiencia en este terreno. Hay que estudiar más a fondo la continuidad entre los grupos de empresarios holandeses y zelandeses que se dedicaban de forma activa al comercio atlántico, y los colegios principales de la WIC al principio, aunque parece evidente que un número considerable de nuevas figuras, con nuevo capital, se sentía atraído por la compañía monopolista atlántica.

La primera gran acción de la WIC formaba parte de una amplia ofensiva contra las posesiones coloniales ibéricas de América, África y Asia, la cual había sido iniciada inmediatamente después de finalizar la Tregua. En 1621, o algo después, las flotas de la VOC bloquearon durante mucho tiempo Goa, la costa de Malabar y Manila; sus tropas iniciaron un ataque malogrado contra Macao, pero conquistaron Taiwán. En América tomaban la iniciativa los barcos salineros de Enkhuizen y Hoorn. En enero de 1622 atacaron, con 1.500 hombres, la fortificación española en las salinas de Punta de Araya; y fueron vencidos, al igual que otras dos flotas en noviembre del mismo año y en enero de 1623. Más de cien barcos volvieron a la Frisia occidental sin haber cargado sal. Tras esto, los neerlandeses dejaron de lado esta parte de la «Costa Salvaje». En el delta del Amazonas, el portugués Bento Maciel Parente acabó, en 1622 y 1623, con las colonias neerlandesas e inglesas. El gobierno de la República y la WIC reaccionaron con una gran ofensiva. Los Estados Generales enviaron una flota de once buques de guerra con 2.200 hombres a través del estrecho de Magallanes a la costa occidental de la América española, para que asaltasen el convoy de la plata procedente de Perú o, si esto no era posible, para que atacasen los galeones de Manila con rumbo a Acapulco. La expedición fracasó pero logró bloquear el puerto de Callao desde abril a agosto de 1624, destruyendo más de treinta barcos e incendiando Guayaquil. Tuvo que desistir de un bloqueo a Manila, por el estado deplorable de los barcos y de la tripulación. En 1626, los últimos restos de esta empresa, mayormente malograda, regresaron a los Países Bajos. A finales de 1623, la WIC envió una flota de veintiséis barcos con 3.300 hombres a Bahía, la sede del gobernador general de la colonia brasileña, bajo el mando de Jacob Willekens, con Piet Heyn como segundo de a bordo.

En un principio, la empresa pareció tener éxito. El almirante Jacob Willekens tomó posesión de la ciudad en mayo de 1624 sin en-

contrar mucha resistencia. No obstante, dejó atrás una guarnición para conservar las posiciones conquistadas hasta que llegaran los refuerzos y se pudiera intentar un ataque en el interior. Willekens salió para Holanda a través de la región caribeña, y Piet Heyn se dirigió, con una pequeña escuadra, a Sonho, en la parte occidental de África central. Allí no encontró apoyo para un ataque a Luanda, por lo que se dedicó al corso hasta que regresó a Bahía. Entretanto, España y Portugal habían reunido la mayor flota jamás enviada a América: 52 barcos y 12.500 hombres bajo el mando de Fadrique de Toledo. Llegaron a Bahía en la Pascua de 1625. La desmoralizada guarnición neerlandesa se rindió rápidamente. Piet Heyn y Boudewijn Hendriksz, que habían salido con una de las dos flotas de refuerzo, llegaron a Bahía un mes después de la capitulación y decidieron no pasar al ataque. Hendriksz se dirigió con una parte de la flota a la región caribeña, hizo en septiembre un esfuerzo inútil para conquistar Puerto Rico, e intentó a continuación sacar provecho a dicha empresa dedicándose al corso durante meses. El resto de la flota, bajo el mando de Andries Veron, atravesó el Atlántico con rumbo a África occidental. A la altura de Sierra Leona se encontró con una segunda flota que había sido mandada a Bahía, pero que había sufrido un grave retraso en el viaje. Los soldados de ambas flotas atacaron en 1625 la fortificación de Sao Jorge en Elmina, pero cayeron en la trampa que las tropas auxiliares negras de la pequeña guarnición portuguesa les habían preparado.

Pese a los enormes esfuerzos, los neerlandeses no lograron en el período 1621-1625 dañar seriamente a la Doble Monarquía Ibérica en la región atlántica. Su propia posición se había debilitado mucho: el comercio del azúcar a través de Portugal y las islas atlánticas estaba paralizado. Las prometedoras plantaciones de tabaco en el delta del Amazonas se habían perdido, y la ruta de la sal en la región caribeña, que era tan necesaria ya que Setúbal se había vuelto inaccesible, había perdido su destino más lucrativo de Punta de Araya; y así tuvieron que contentarse con las salinas más pequeñas de Bonaire, San Martín y Tortuga, frente a la costa venezolana. Los puestos comerciales zelandeses de Jan de Moor y Abraham van Pere en el Esequibo y Berbice siguieron existiendo, aunque su importancia estaba restringida. Lo mismo ocurrió en la nueva colonia amsterdamesa de Manhattan (1624) fundada como contrapeso a la inglesa de New Plymouth. Únicamente el tráfico con África occidental produjo beneficios de cierta envergadura.

En los cuatro años siguientes, la compañía se dedicó sobre todo al corso. Escuadras de cinco a doce barcos asaltaron los barcos portugueses y españoles en la costa occidental africana frente a Cabo Verde, en la costa brasileña y en la región caribeña. Dejaron tranquila la costa de Angola; el botín de un barco de esclavos significaba un perjuicio al enemigo, pero era, en general, poco lucrativo debido a las escasas posibilidades de venta. Los corsarios estaban interesados en los barcos azucareros de Brasil, en las embarcaciones de las rutas intercaribeñas cargadas de índigo y palo campeche, y en los barcos de la flota de la plata. En 1628, las cámaras en conjunto enviaron a Piet Heyn, con treinta veleros, a la bahía de Matanzas en Cuba, para que conquistara la flota que llegaba de México. Esta misión tuvo éxito y sin esperar a la flota de Tierra Firme, volvió y puso el botín a salvo. Los beneficios ascendieron a 12 millones de florines y dieron una segunda oportunidad a la WIC.

Los Señores XIX decidieron atacar de nuevo Brasil. Ahora eligieron las capitanías de Pernambuco, Itamarca, Paraíba y Río Grande, que producían la mitad del azúcar brasileño. En febrero de 1630, Diederick van Waerdenburgh conquistó Recife, el principal puerto y centro administrativo de la región nororiental. Esta vez los refuerzos llegaron a tiempo. La flota de Antonio de Oquendo, enviado para liberar la ciudad, sufrió pérdidas tan graves en una batalla naval, que el mando español desistió del desembarco. Los neerlandeses lograron mantener su punto de apoyo en el arrecife y obtuvieron el dominio sobre el mar. Mathias de Alburquerque, el capitán de los portugueses del interior, no se dejó reducir por batallas regulares, sino que evitó, mediante tácticas de guerrilla, que el enemigo penetrara en los distritos. Los neerlandeses atacaron inesperadamente, desde pequeñas embarcaciones en la costa, las regiones azucareras y las saquearon, dejando así a Alburquerque sin ingresos con que financiar la resistencia. Entre los años 1633 y 1638, lograron dominar progresivamente todos los distritos azucareros nororientales. Los portugueses rechazaron un ataque a Bahía en 1638, y mantuvieron su dominio sobre las regiones centrales y meridionales. Los ataques desde la parte sur del Brasil neerlandés continuaron hasta 1641, año en el que se reconoció en Bahía a João IV, como rey del Portugal independiente, y se aceptó la tregua con la República que él había firmado.

La capacidad de producción de las cuatro capitanías conquistadas por los neerlandeses había sufrido mucho. Durante las hostilidades

bastantes campos de caña de azúcar se habían incendiado, unos veinte *engenhos* estaban destruidos irreversiblemente y otros sesenta y cinco fueron abandonados por sus propietarios junto con sus enseres y esclavos. En 1640 apenas quedaban 120 de los 166 *engenhos* de 1630, por lo que no se alcanzaba el nivel de producción anterior. Alrededor de 7.000 blancos, mestizos e indios y 4.000 esclavos se habían marchado del noroeste durante las hostilidades para establecerse en Bahía o Río de Janeiro. Otro gran número de esclavos había abandonado las plantaciones y se había reunido en los pueblos cimarrones del interior. La importación de esclavos se paralizó durante seis años. A causa de la mortalidad, la emigración hacia el sur y la fuga hacia la libertad en el interior, la población esclava de 30.000 ó 40.000 personas de la preguerra quedó reducida a la mitad.

La emigración desde los Países Bajos no compensó esta pérdida de mano de obra. En 1645, 3.000 recién llegados de la Europa occidental se habían establecido en el Brasil neerlandés; unos eran soldados que habían cumplido su servicio militar o empleados civiles de las compañías, y otros eran emigrantes entre los que se encontraban varios cientos de sefarditas y algunos judíos asquenacíes de Amsterdam. Pocos encontraban empleo en el campo, la mayoría se quedaba en Recife como mercaderes, artesanos y pequeños comerciantes. Sólo después de que se reanudara la importación de esclavos en 1636, la población en el campo alcanzó, en el transcurso de los ocho años siguientes, el nivel antiguo. La organización de la producción azucarera estaba mayormente controlada por los 25.000 moradores portugueses; los 9.000 indios colonizados se dedicaban a la producción de alimentos. En 1644, las exportaciones de azúcar del noreste alcanzaron de nuevo el nivel de 1630. Bajo el mandato del gobernador Johan Maurits van Nassau-Siegen (1637-1645), cambió la tendencia en el Brasil neerlandés y se auguraba un futuro próspero.

En África occidental, la WIC había ampliado considerablemente su poder en detrimento de los portugueses. El punto esencial de la presencia neerlandesa seguía siendo la Costa de Oro. Tras un ataque malogrado a Elmina, la compañía supo mantenerse desde la antigua fortificación de Moree. Hasta 1637 cinco barcos tocaron todos los años la costa. Los neerlandeses hicieron buenos negocios porque los portugueses estaban malamente abastecidos. El antiguo empleado de la WIC Arent de Groot había fundado en 1632 una factoría en Cormantín para

la compañía inglesa de Nicholas Crispe, pero la competencia de este lado siguió siendo débil. Los empleados de la compañía compraron oro de las regiones orientales y occidentales de Moree, desde las diferentes factorías y con la Costa de los Colmillos comerciaron en marfil y telas de algodón desde los barcos. Los funcionarios del puesto de Ughoton mantuvieron el comercio de pimienta, marfil y textil indígena con el reino de Benín. En estos años no se dirigieron al delta del Níger ni a los ríos del golfo de Biafra.

Este modelo se modificó con los éxitos en Brasil y el debilitamiento generalizado de los portugueses. En 1637, las fuerzas militares enviadas desde Recife conquistaron el castillo de Elmina, y en 1642, la pequeña fortificación de Axim. Con ello se acabó la presencia portuguesa en la Costa de Oro. La compañía aumentó el número de soldados, así como el personal comercial. En los 160 kilómetros de costa, en la parte oeste del Fuerte Elmina, la compañía se mantuvo con sesenta y nueve soldados: una factoría en Cabo Apolonia, un pequeño fuerte en Axim (veintitrés soldados) para el comercio con el delta del Ankobra, una fortificación en Chama (cuatro soldados) en el distrito de Jaby y una factoría en Comany en el distrito del mismo nombre; en los cuarenta kilómetros de costa al este de Elmina: una factoría en Cabo Corso, en Fetu, el Fuerte Nassau (veintiocho soldados) en Asebu y a 130 kilómetros, una factoría en Accra, en el distrito del mismo nombre. Esto era más que suficiente para poder hacer frente a la competencia tanto de la compañía de Crispe, como de algunos intrusos curlandeses, daneses y suecos.

Además del comercio de mercancías, los neerlandeses empezaron ahora con el tráfico de esclavos. Adquirieron algunos en la Costa de Oro, aunque la mayoría fueron comprados desde pequeñas embarcaciones en Ardra, un mercado que era abastecido desde los estados Yoruba del interior, como el posterior Dahomey. La nueva factoría en Arbo para el comercio con Benín entregaba pocos esclavos. Muchos procedían del delta del Níger, especialmente del río Calabari. En esta región de miles de ríos, calas y manglares pantanosos, que en el siglo XVIII era una de las principales regiones de exportación de esclavos, los neerlandeses negociaban desde sus barcos. Sus principales competidores eran los ingleses, que probablemente se habían constituido ya en los comerciantes de esclavos más importantes. Visitaron ocasionalmente los ríos situados más al este, como el río del Rey, el Camarao y el Gabón.

Las regiones comerciales situadas más al norte de África occidental, la costa de Cabo Blanco hasta el Cabo de Palmas, tenían menor importancia para la WIC que la Costa de Oro. Las cámaras enviaron a estas regiones una media anual de tres barcos pequeños, con rutas separadas hasta 1637. El comercio con Cabo Verde, que estaba bajo el control de la cámara de Amsterdam, y que en algunas expediciones fue apoyada por la cámara del Mosa y la de la región al norte del IJ, era el más intensivo. Los neerlandeses compitieron aquí, sobre todo, con los portugueses. En 1628, ocuparon la isla estratégica de Goeree en la bahía de Dakar, quizá porque la situación de las factorías en los lugares costeros se había vuelto insegura tras estallar la guerra. Al año siguiente, los portugueses conquistaron Goeree, pero rápidamente volvió a caer en manos neerlandesas. La región era el centro del tráfico de esclavos portugués con la América española. Los amsterdameses y los frisones occidentales, no obstante, compraban aquí exclusivamente marfil, pieles y, en expediciones más al sur, camelote. En Senegambia, los ingleses y franceses dominaron el comercio europeo, mientras que los neerlandeses desempeñaban un papel secundario. La cámara de Groninga enviaba, casi anualmente, un pequeño barco a Gambia; la cámara de Zelanda comerciaba irregularmente con Senegal. A Sierra Leona, una costa en su mayor parte dominada por los ingleses, solamente hubo dos expediciones de la WIC.

De 1637 a 1648 se sabe muy poco del comercio de la WIC en esta parte de África occidental. Los portugueses conquistaron el puesto comercial fortificado de Goeree en 1645, pero en 1647 los neerlandeses ya estaban de vuelta. En el reino Quoja, al lado del cabo Mount, la WIC mantuvo en los años cuarenta una factoría con una sola persona, que a veces procedía de Elmina. En este mismo período, la compañía dejaba el tráfico de esclavos a portugueses, ingleses, franceses y españoles. Probablemente descuidaron esta región en favor de la Costa de Oro y las actividades al sur del Ecuador.

En África central, la WIC disminuyó sus actividades tras la malograda expedición de Piet Heyn en 1625. Johannes de Laet no hace mención alguna de otras expediciones comerciales a esta región. En su enumeración de los productos que la WIC importaba de África tampoco aparecen mercancías específicas de Loango o de Sonho, tales como la madera takula y el cobre; aunque es posible que parte del marfil procediera de estos lugares. Si es cierto que se mantuvieron las factorías en la

costa de Loango, éstas podían ser servidas mediante pequeñas lanchas desde Elmina. Sin embargo, después de 1625 los portugueses de Luanda tienen el control sobre la costa de Loango. Cuando los neerlandeses, desde 1637, se impusieron de nuevo, se involucraron en los conflictos entre el reino de Congo, que estaba desintegrándose, y la Angola portuguesa en expansión.

Entre 1612 y 1622 la colonia de Angola se había expandido hasta la región entre el Cuanza y el Bengo, con los puestos fortificados de Ambaca y Cambambe en la frontera oriental, gracias a la cooperación entre las tropas reales portuguesas y las unidades indígenas de jóvenes guerreros imbangala procedentes del territorio de Mbundu. Esto perjudicaba a la autoridad de los jefes locales de Mbundu y de Congo y al poseedor del título «ngola a kiluanje». La región colonizada bajo administración portuguesa estaba rodeada por un círculo de estados tributarios, en los cuales los portugueses habían nombrado a imbalanga extranjeros como jefes de los grupos de parentesco de Mbundu. Las rutas comerciales para la entrega de esclavos iban desde Ambaca hacia el este a través del estado Mbundu, desde Kasanje hasta nuevo reino de Imbangala, desde Cambambe hasta la región al sur del Cuanza Central y desde Luanda, por mar, hasta Benguela, fundada en 1617.

En el reino de Congo, al norte de la Angola portuguesa, la élite de la región central perdía cada vez más el control sobre los jefes de las zonas periféricas, debido al comercio de portugueses y neerlandeses con los Vili en Loango y con el ducado de Sonho. El cobre de las minas de la región de Boko-Songo-Minduli, y los esclavos procedentes de la región de Makoko, al lado de Stanley Pool, que antes eran vendidos desde la capital Mbanza Congo, llegaban ahora a las manos de los europeos por las rutas septentrionales sin que la autoridad central pudiera gravar dicho comercio. El mani Congo, por tanto, obtenía menos esclavos y menos mercancías de prestigio y fusiles europeos, mientras que su vasallo en Sonho y sus competidores de la ribera norte del lago Zaire conseguían cada vez más. El comercio de sus vasallos en el sur, los ndembu, con Luanda conllevó un cambio comparable en la balanza del poder. En 1630 Nzinga, la jefa femenina de Matamba, se independizó completamente del reino; al mismo tiempo, el duque de Sonho llevaba una política de expansión independiente en Kakongo y se comportaba de forma cada vez más autónoma con respecto a su rey.

A partir de 1635 los neerlandeses se vieron envueltos en estos sucesos. El duque de Sonho volvió a acudir a ellos para que le apoyasen contra el rey de Congo y los portugueses. Ellos mismos buscaron la expansión del tráfico de esclavos, que hasta ese momento solamente había tenido lugar en el África occidental. El funcionario Hendrick Eyckhout, que ocupaba desde 1637 el puesto comercial de Loango, abrió de nuevo la factoría en Mpinda, y en 1638 abrió otra en Zarry, en la desembocadura del Zaire. El número de esclavos adquiridos, no obstante, fue decepcionante y entre todos los puestos en conjunto no reunieron más que algunos cientos. En 1640, su sucesor Cornelis Hendricksz Ouman no pudo conseguir muchos más. El duque de Sonho resultó ser un aliado inestable. A causa de la agitación de los religiosos portugueses, el funcionario en Mpinda se vio obligado a fugarse a una isla del Zaire. Ouman insistió ante el gobernador del Brasil neerlandés Johan Maurits van Nassau-Siegen para que conquistara Luanda en vez de intentar desplazar el comercio de esclavos desde Luanda a los puertos más al norte.

En agosto de 1641, justamente antes de la entrada en vigor de la tregua entre la República y el Portugal independiente, los 2.000 soldados neerlandeses procedentes de Brasil conquistaron Luanda; en octubre le seguía Santo Tomé. Las tropas portuguesas de Angola se habían retirado al interior. Los neerlandeses ocuparon diferentes lugares en el curso inferior del Bengo y del Dande y lograron la amistad, aunque no el apoyo efectivo, de García II, rey de Congo (1641-1661). Algunos de sus vasallos del sur, por ejemplo, el mani Mbamba, lucharon al lado de los neerlandeses contra los portugueses. Éstos se retiraron a Masangano y siguieron atacando la parte sur del Congo. En marzo de 1642, García se unió a los neerlandeses y se volvió a abrir el comercio con el Congo desde Luanda a través de las factorías de Mbamba, Mpemba y Sonho. Algunos vasallos ndembu del rey lucharon otra vez al lado de los neerlandeses contra las tropas portuguesas pero sufrieron una gran derrota. Por otra parte, Nzinga de Matamba buscó la amistad de los neerlandeses para reabrir el tráfico de esclavos con Luanda por la parte sur del Congo. Los portugueses lo impidieron desde Masangano. Durante los primeros dieciocho meses tras la conquista de Luanda, los neerlandeses apenas embarcaron algunos cientos de esclavos con destino a Brasil, en lugar de los 10.000 esperados. El bloqueo de los portugueses, así como el muy escaso abastecimiento de víveres desde

Luanda, inclinaron a los neerlandeses a aceptar en 1643 la tregua entre la República y Portugal, también en Angola. El rey del Congo, García, deseaba hundir definitivamente a los portugueses y encontró el apoyo de su rival Nzinga. Ambos continuaron luchando durante el año siguiente. La entrega de esclavos a Luanda aumentó debido a la tregua entre neerlandeses y portugueses y a la continuación de la guerra entre portugueses y africanos. De 1643 a 1645, Luanda envió miles de esclavos a Brasil.

A principios de 1645, la WIC había alcanzado la mayor expansión de su poder en la región sur del Atlántico. La victoria sabía a dulce. La mitad del reino del azúcar de Brasil conquistada por la compañía estaba satisfecha y producía al nivel de la preguerra. La propia WIC controlaba el transporte de esclavos a la colonia, que se desarrollaba según su deseo. En el África occidental había obligado a retroceder al comercio portugués hasta «Guinea de Cabo Verde». Ante el hecho de que le habían quitado la mitad de su colonia americana, la mina de esclavos de Angola y el oro de Elmina (por no hablar de las pérdidas aún mayores que le había causado la VOC en Asia), el rey del Portugal independiente se vio obligado a firmar una tregua con la República, puesto que no podía luchar al mismo tiempo contra neerlandeses y españoles. Ya se preveía la paz entre la República y España, y su reconocimiento internacional como estado independiente. Tres años más tarde, la República firmaba la paz con España, y era reconocida como estado europeo soberano; poseía un imperio comercial en Asia, pero el imperio atlántico que la WIC había perseguido se había convertido prácticamente en humo.

La sublevación de los moradores del Brasil neerlandés, bajo el mando de algunos propietarios de *engenhos,* suponía el principio de la caída del imperio neerlandés en la región atlántica. Entre junio y diciembre de 1645, los moradores conquistaron todos los distritos azucareros y encerraron a los neerlandeses, a los judíos y a las fuerzas militares multinacionales en sus bases navales en la costa. Los luchadores por la libertad recibieron el apoyo de la parte de Brasil que había seguido bajo el dominio portugués y de la metrópoli. La WIC ya había tenido dificultades financieras durante la conquista de Pernambuco y no se había recuperado después. En 1645 no era capaz de tomar las medidas adecuadas. En la República solamente había algunos que estaban dispuestos a apoyar a la compañía, la cual derrochaba el dinero;

las perspectivas del comercio protegido con armas en Europa y Asia eran más atractivas. Con algún apoyo de los Estados Generales y la VOC, entre los años 1646 y 1647, la WIC pudo enviar tropas para reconquistar la zona perdida. Los neerlandeses, que mantenían su supremacía en el mar, desencadenaron un corso intenso en los barcos azucareros con rumbo a Portugal, bloquearon en 1647 y 1648 durante meses el puerto de Bahía, e incendiaron el Reconcavo, aunque no lograron recuperar el interior de Recife. La compañía, acorralada, tampoco pudo enviar refuerzos significativos a sus servidores en Angola y Santo Tomé, que estaban siendo asediados por los moradores, y los portugueses reconquistaron Luanda y Santo Tomé en 1648. Hasta 1654, las tropas neerlandeses aguantaron en Recife, pero a partir de 1648, el imperio portugués atlántico renació de sus cenizas.

La participación neerlandesa en el tráfico de mercancías y de esclavos con África occidental

A diferencia de los territorios americanos de la región bajo patente, la WIC mantuvo su monopolio en África occidental. No permitió que los particulares negociasen en esta región contra el pago de una exacción. En 1642, la cámara de Amsterdam propuso dicho sistema «alegando la impotencia de la Compañía», aunque las cámaras de Zelanda, el Mosa y Groninga lo impidieron. Todas las cámaras participaban en el tráfico con África occidental, pero entre 1624 y 1636 se desviaron del reparto tal y como había sido acordado en la patente. La cámara de Amsterdam se encargaba de una parte considerablemente mayor que la estipulada para el comercio con África; Zelanda se ocupaba de una parte considerablemente menor, y las otras cámaras, de una parte algo mayor. De esta manera, Amsterdam enviaba el 53 % de las cargas y las otras cámaras, del 10 al 14 % cada una.

La Costa de Oro con sus dependencias, tradicionalmente llamada «Guinea», era con diferencia la región más importante. A este lugar se enviaban más y mejores barcos que a Senagambia y «Guinea de Cabo Verde». El valor de la carga media para Guinea era de 86.000 florines, las de la cámara de Zelanda eran menores (56.000 florines) y las de la cámara de la región al norte del IJ ascendían a 112.000 florines. A las regiones más al norte de África occidental se enviaban barcos más pe-

queños con cargas de una media de 23.000 florines, como por ejemplo, la expedición de Delft en 1595. Durante este período, el fuerte Nassau en Moree recibió anualmente mercancías por valor de 413.000 florines, esto es, el 87 % del valor total de las cargas africanas. Los puestos comerciales del Senegal hasta Sierra Leona acogieron anualmente mercancías por un valor de 69.000 florines; esto representaba alrededor del 12 %, del cual el 9 % correspondía a Cabo Verde (véase tabla 2.1).

Tabla 2.1. La distribución de los barcos y las cargas en el comercio de África occidental por parte de la WIC, 1623-1636

Destino	Barcos	Valor de la carga en florines	%
Guinea	70	5.786.995	87
Cabo Verde	21	605.478	9
Senegal	6	43.844	0,6
Sierra Leona	2	30.582	2
Gambia	7	153.486	7
Angola	1	40.407	1
Total	107	6.660.792	

Fuente: Joannes de Laet, *Iaerlyck Verhael van de Verrichtingen van de geocrtoyeerde West-Indische Compagnie,* Leiden, 1644, Anexo.

De 1624 a 1636, la WIC mantuvo el mismo nivel del período anterior. La cantidad de oro adquirido, una media de 723 kilogramos al año, es comparable con las cifras anteriores a 1621, que se estiman en 600 u 800 kilogramos al año. También el valor medio de las mercancías que se transportaban anualmente coincide: 476.000 florines al año para la WIC frente a 500.000 florines del informe de los comerciantes con Guinea en 1609. Los datos de De Laet confirman la sospecha de que el oro, con un 75 % del valor total, era con diferencia el artículo más importante en los retornos; el marfil y las pieles representaban cada uno un 7,6 %; el camelote y la pimienta africana representaban muy poco (véase tabla 2.2).

Es posible que la WIC, como compañía monopolista, actuara de forma más eficiente que las antiguas asociaciones de mercaderes más pequeñas. El margen del comercio con África occidental en conjunto

Tabla 2.2. Composición de los retornos en el tráfico con África occidental por parte de la WIC, 1623-1636

Artículo/Origen	Valor en florines	%
Oro	11.733.890	75
Marfil	1.178.688	7,5
Camelote	403.210	2,6
Pieles	1.129.470	7,3
Cera	63.000	0,4
Otros productos de		
Gambia	257.036	1,7
Senegal y Sierra Leona	784.281	5
Total	15.549.575	

Fuente: Véase tabla 2.1.

ascendió en los años 1624 a 1636 al 135 %; las transacciones entre la cámara de Groninga y Gambia representaban un 97 %, de forma que el comercio con la Costa de Oro podía haber dado un margen algo mayor del 135 %. Los datos anteriores a 1621 son demasiado someros para poder concluir que la WIC consiguiera precios mejores. Lo que sí está claro es que se logró realizar la misma venta contra gastos de transporte considerablemente inferiores. Todos los años armaba siete u ocho barcos grandes en comparación con los veinte o treinta barcos más pequeños durante la Tregua. Por otra parte, la WIC había asumido los costos del fuerte Nassau que antes eran soportados por los Estados Generales.

Después de 1637, la compañía mantuvo en África occidental más fortificaciones y factorías, lo cual requería una ampliación de personal. En Guinea se encontraban alrededor de 280 mercaderes y soldados y 400 esclavos de la compañía; en Luanda servían algunos cientos de hombres después de 1641, en su mayor parte soldados. El personal de las factorías tomaba parte activa en la navegación costera entre los diferentes destinos africanos. Lograron aumentar los márgenes del comercio de oro y de esclavos, principalmente gracias a la compra de textil indígena en la costa de Cuacua, en Benín y Loango. Las cartas comerciales, con directrices para las proporciones del trueque en diversas mercancías europeas y africanas, proporcionaban a los funcionarios un punto de referencia en las actividades comerciales más complejas y voluminosas.

Después de 1637, gran parte de las expediciones a África occidental seguían una ruta triangular: cargadas de mercanías metálicas, textiles y conchas cowry iban a Elmina o Luanda, desde allí con esclavos a Recife, y de vuelta con azúcar a los Países Bajos. El valor medio de las cargas era mayor: 120.000 a 140.000 florines. Los barcos tenían ahora una capacidad de 160 a 200 *last.* La composición de las cargas no parece haber sufrido cambios notables. El aguardiente aparece ahora como artículo de trueque, pero aún no alcanza el volumen y la cantidad del posterior *rum-trade.* Apenas comerciaban con armas de fuego o pólvora, aunque a veces las prestaron a los aliados indígenas; en este período la WIC no inició ningún ciclo de armas y esclavos. Las conchas cowry, procedentes de Asia, eran un artículo nuevo en las cargas de salida neerlandesas.

De los datos razonablemente completos sobre las cantidades de oro y de marfil importadas, probablemente el 85 % de los retornos totales, se deduce que el comercio de mercancías entre los años 1637 y 1648 había bajado a un nivel considerablemente menor que el de 1624-1636. Los servidores de la WIC compraban anualmente una media de 424 kilogramos de oro y 56.000 libras de marfil, frente a 723 kilogramos de oro y 81.000 libras de marfil en el período anterior. Basándose en el valor de trueque de un gran número de artículos, Ratelband calculó un margen del 110 al 120 % para el comercio de mercancías con Guinea [1]. Los precios de compra del oro y del marfil aumentaron, pero no lo suficiente como para explicar en su totalidad el descenso en las cantidades importadas. Los márgenes del tráfico de esclavos eran mucho mayores. No obstante, el comercio de mercancías por el tráfico de esclavos perduró hasta 1643. Según la mejor estimación, la compañía gastó, entre 1637 y 1642, 53.000 florines anuales en la compra de esclavos, y de 1643 a 1645, unos 200.000 florines. Solamente en estos tres años pudo haberse producido una sustitución aunque, con excepción de 1643, las cifras anuales del oro no lo demuestren, notándose algo más en los precios del marfil. La principal causa de la recesión debe atribuirse más bien a una mala organización de las cargas de la

[1] Por lo menos, ésta es mi interpretación de un pasaje no muy claro en K. Ratelband (ed.), *Vijf Dagregisters van het kasteel Sao Jorge da Mina aan de Goudkust 1645-1647,* La Haya, 1953, pp. XCII-XCIV.

Costa de Oro, debido a las graves dificultades financieras que todas las cámaras de la WIC sufrieron a partir de 1636.

La WIC sólo empezó a participar a gran escala en el tráfico de esclavos atlánticos después de haberse apoderado de los distritos azucareros del nordeste del Brasil. Entre 1637 y 1647, los barcos de la compañía entregaron en Recife alrededor de 23.000 esclavos vivos. La mitad provenía de Guinea y el resto de Angola. Los primeros esclavos que habían sido comprados provenían de Guinea. Habían sido adquiridos en la Costa de Oro y en Arder, donde la compañía mantenía una factoría. Los funcionarios entregaban las mercancías a los intermediarios de Arder con las que compraban esclavos en el interior. En un plazo relativamente corto, se produjeron retrasos en la entrega. Las deudas ascendieron a veinte esclavos por cada comerciante, y en el caso de dos «nobles» a cien. En marzo de 1643, el rey debía 345 esclavos a la compañía. Los roces en cuanto a las entregas pendientes aumentaron de tal forma que se cerró la factoría. No obstante, casi la mitad de los esclavos procedentes de Guinea había sido embarcada aquí. Posteriormente, la WIC compraba la mayor parte de los esclavos guineanos en el golfo de Biafra: en Calabari, Río del Rey y el Camerún. Durante el primer año, 1637, la compañía transportó 1.300 esclavos procedentes de Guinea, y en 1642 se alcanzó un máximo con 2.100 esclavos. No obstante, esto era mucho menos que la demanda en Brasil. A partir de 1637, la compañía intentó comprar esclavos en Loango y Congo, pero esto rindió poco. No fue hasta 1643, el año en que comenzó la entrega de esclavos desde el interior a Luanda, cuando empezaron los grandes embarques desde la parte occidental de África central: 3.200 en 1642, 5.000 en 1644 y 3.800 en 1645. En 1644, se alcanzó el mayor volumen del tráfico de esclavos antiguo con el embarque de 6.500 esclavos procedentes de Guinea y Angola.

La recesión fue abrupta. En 1646-1648, apenas se compraron esclavos. Probablemente, el abastecimiento de los Países Bajos descendió fuertemente tras la sublevación de los moradores. El Brasil neerlandés había desaparecido como mercado. En estos años la compañía compraba 2.300 esclavos en Santo Tomé a cambio de azúcar. A pesar de que se había reflexionado sobre el tráfico de esclavos hacia la región caribeña y el gobernador de Elmina había informado repetidamente sobre las actividades de los ingleses en este terreno, la WIC tardó algunos años en dar este paso. Los ingleses llevaban una gran ventaja.

Los funcionarios compraban los esclavos a cambio de gran variedad de mercancías, aunque no existía una combinación fija con un valor específico, el llamado *trade ounce* del comercio posterior. Entre los años 1636 y 1637, Nicolaes van Yperen compró en Guinea 874 esclavos a cambio de dieciséis mercancías diferentes: 329 a cambio de pulseras de cobre, 288 a cambio de conchas cowry, 91 a cambio de tela blanca de algodón, 38 a cambio de oro, y cantidades que variaban de 2 a 21 a cambio de barras de hierro, diferentes clases de textil, abalorios, y navajas grandes. De 1640 a 1647, el número de artículos que se utilizaba en el tráfico de esclavos con Guinea se amplió a treinta. Entonces, los esclavos se adquirieron a cambio de hierro, cobre y productos de lujo como damasco y ropas chipriotas. No se sabe nada sobre las facturas de compra de Luanda. Los precios oscilaban considerablemente en cada región. En 1640 el precio medio en Elmina de un esclavo adulto era de sesenta y cuatro a setenta y cinco florines, en Arder de treinta y ocho florines y en Calabari de doce a diecisiete florines; en Angola hubo encargos en 1643 de treinta y ocho a cincuenta florines.

Los precios de venta de los esclavos en Recife fluctuaban fuertemente. Subieron de 230 florines en 1636 a 550 ó 600 florines en los años 1637-1639, y bajaron posteriormente a un nivel de 400 florines en 1642. Este nivel era bastante superior que el anterior al ataque neerlandés, cuando los precios oscilaban entre 144 y 200 florines. En estos años, prácticamente todos los esclavos se compraron a crédito, muchas veces con la condición del pago en los seis meses siguientes. El precio incluía un alto interés, con la convicción justificada de que el pago en los seis meses era improbable. Cuando los pagos atrasados aumentaron excesivamente, la WIC vendió cada vez más al contado: en 1643, el 41 % de las ventas eran al contado, en 1644 el 78 % y en 1645 el 100 %. Los precios bajaron hasta alcanzar un nivel de 200 florines (en 1644 se llegó incluso a 99 florines para los esclavos de Guinea y a 172 para los angoleños).

Por la diferencia de precios en África y las fluctuaciones extremas en el Brasil neerlandés, los márgenes por carga vendida variaban considerablemente. A pesar de una mortalidad durante la travesía del 20 al 30 %, las probabilidades de beneficio en la mayor parte de los años eran altas. La compañía sólo empezó a preocuparse cuando los esclavos valían menos de 99 florines. Por otra parte, la WIC no registraba altos beneficios en Brasil. Había vendido el 60 % de los esclavos a cré-

dito por un valor total de venta de 6,7 millones de florines. Cuando estalló la sublevación, los moradores tenían deudas con la compañía por un importe de 4,6 millones de florines, en su mayor parte por los esclavos no pagados. El mantenimiento del monopolio en el tráfico con África no logró salvar a la compañía.

El azúcar de Brasil

Tras reanudar la guerra entre la República neerlandesa y la Doble Monarquía Ibérica, los embargos proclamados por los españoles entorpecieron la participación neerlandesa en el comercio azucarero con Brasil a través de Portugal. Los más afectados fueron sobre todo los mercaderes sefarditas de Amsterdam, por tratarse de su actividad más importante. Muchos emigraron a Hamburgo o Glückstadt. Intentaron mantener su posición en el comercio azucarero de forma disfrazada pero los riesgos de confiscación en Portugal eran muy altos. Por otra parte, los Estados Generales tampoco estaban dispuestos a salvar de la confiscación las cargas de azúcar de los judíos neerlandeses, que habían sido tomadas de los barcos portugueses. Parte de las actividades de corso de la WIC iban dirigidas a los viajes de retorno con azúcar, aunque las cantidades capturadas no eran impresionantes en comparación con el volumen que se había negociado durante la Tregua. Según el historiador y director de la WIC Johannes de Laet, el botín entre 1624 y 1637 ascendió a 19,7 millones de libras. Esto suponía una media anual de 1,5 millones de libras, cantidad que no llegaba ni siquiera a la quinta parte del volumen que, según la mejor estimación, pasaba por manos neerlandesas en el período anterior a 1621. Las importaciones de otras regiones no lograron compensar esta pérdida. La VOC no importaba más que unas decenas de miles de libras de azúcar en polvo y cande procedente de China y Bengala. En la bolsa de Amsterdam, el precio de una libra de azúcar blanco brasileño aumentó de 42 céntimos durante la Tregua a 67 céntimos en los años de 1630 a 1635. La importación total de azúcar en la República descendió fuertemente en los primeros quince años siguientes tras la reanudación de la guerra.

Gracias a la conquista de las cuatro capitanías nororientales en Brasil, los neerlandeses recuperaron el control sobre una parte del comercio azucarero atlántico. El comercio con el Brasil neerlandés fue

regulado a partir de 1634 de forma diferente a la estipulada en la patente. Puesto que los Señores XIX temían que la WIC, a causa de su penosa situación financiera, no fuese capaz de encargarse satisfactoriamente de la exportación de mercancías europeas a Recife, habían decidido abrir el comercio a los mercaderes particulares que tenían acciones en la WIC. Éstos podían transportar sus mercancías hacia y desde la colonia, exclusivamente en barcos de la compañía. La compañía cobraba 3,75 céntimos por cada libra de azúcar, en concepto de flete, y un derecho de convoy de 2,8 florines por caja, que en 1635 se incrementó con una exacción del 8 % del valor. Ésta era una iniciativa de la cámara de Amsterdam y de la región al norte del IJ. En 1636, las demás cámaras, con Zelanda al frente, lograron acabar con dicha apertura y el monopolio continuó funcionando sin restricciones hasta abril de 1638. Después volvió el régimen de la apertura. A los accionistas se les permitió realizar una expedición al año, en proporción con su participación; este derecho era transferible a cualquier persona que deseara tomar parte en el comercio con Brasil. El flete subió hasta 6,87 céntimos por libra y los derechos de exportación desde la colonia aumentaron hasta el 20 % del valor y 2,5 céntimos por cada libra de azúcar de cualquier clase. La exportación del azúcar y de otros artículos del Brasil neerlandés y la importación de mercancías europeas se realizaban principalmente a través de dos canales: la WIC y los comerciantes particulares. El transporte se hacía exclusivamente en barcos de la WIC.

Según el historiador alemán Hermann Wätjen, en 1635-1645, 396 barcos tocaron en Recife. Su tabla suscita tres preguntas. En primer lugar, ¿se terminó la distribución acordada en 1621 con relación al comercio con Brasil? La distribución del número de barcos entre las cámaras parece corresponder a la repartición estipulada en la patente; Amsterdam enviaba algunos más, Groninga algunos menos, y las otras cámaras, los que les correspondían. Pero estos datos solamente podrían confirmarse con otros detallados sobre los tonelajes de los barcos que las diferentes cámaras enviaban. En segundo lugar, es sorprendente que entre 1641 y 1645, los años de mayor exportación de azúcar, solamente entraran veintiocho barcos, en comparación con los cuarenta y dos o cuarenta y tres entre 1635 y 1640. ¿Enviaban las cámaras más yates para la navegación costera y barcos de patrulla antes de 1641, y después de esta fecha grandes cargueros? Finalmente, ¿existía una diferencia notable entre el tamaño de los barcos que los neerlandeses equipa-

ron en 1609-1621 para el comercio con Brasil y el de los barcos que la WIC enviaba en 1641-1645? Por falta de datos detallados sobre los tonelajes, quedan sin respuesta estas preguntas, que son importantes para comprender cómo se solucionaban los gastos de transporte en estos dos períodos.

En cambio, sí es posible decir algo sobre el flete que se cobraba a los particulares en el nuevo régimen de la WIC, en comparación con la situación anterior a 1621. Los cargueros eran en general *fluitschepen* de 120 a 250 *last*. La WIC, cada vez más, fletaba estos cargueros que costaban de 1.400 a 1.700 florines al mes, aunque de vez en cuando también se acordaba un precio de 4.000 a 6.000 florines para un viaje de ida y vuelta. Era un acuerdo beneficioso para la compañía. El viaje de ida a Recife duraba de dos a cuatro meses, en descarga, reparación y carga ocupaban de ocho a dieciséis semanas, y en el viaje de vuelta se tardaban algunos meses, de forma que una expedición duraba como mínimo medio año. Entre los años 1641 y 1643, la carga media de azúcar era de 300.000 libras por cada barco. Si todo el azúcar transportado fuese propiedad de particulares (lo que no era así), la compañía cobraba unos 20.000 florines en concepto de flete. Parece ser que la WIC solamente perdía dinero en el flete en los viajes de más de un año. Por tanto, tal y como se afirma en los panfletos, el flete impuesto por el monopolio debía de contener, en efecto, una considerable exacción oculta. El flete de 3,7 céntimos por libra que la WIC había pedido en 1636-1638, así como el cálculo de Van Moerbeecks que indica para 1623 unos fletes de 2,4 céntimos por libra, también apuntan en esta dirección. A diferencia del comercio de mercancías con África, donde la WIC posiblemente logró reducir los gastos de transporte, se produjo un aumento considerable en el comercio con Brasil, por lo menos para los mercaderes particulares. Si la exacción abierta, impuesta por la WIC, de aproximadamente el 20 % superaba la que se aplicaba entre los años 1609 y 1621, es una pregunta sin respuesta.

Aunque los mercaderes libres se quejaban mucho de las condiciones que la WIC había impuesto sobre el comercio particular con Brasil, invadieron Recife desde 1635. Muchos eran agentes de las asociaciones de mercaderes de la metrópoli. Los judíos, los inmigrantes de Amsterdam y los nuevos cristianos locales, que podían volver abiertamente a su antigua religión, constituían un grupo importante en las redes comerciales del Brasil neerlandés. Ellos eran los chamarileros de

los esclavos, que en su mayor parte volverían a vender, ya que pocos judíos eran propietarios de un molino de azúcar o de campos de caña de azúcar. Gracias a los contactos con sus familiares en Amsterdam, también destacaron en el comercio de azúcar aunque su parte debe haber representado menos de la mitad. La tercera parte de los nombres que firmaron una petición de los mercaderes con Brasil dirigida al alcalde de Amsterdam en 1645 eran judíos. Tras los infortunios de 1621 a 1636, lograron recuperar su posición en esta actividad del comercio atlántico, cuyas bases habían sentado en el siglo XVI en Amberes. También los portugueses y neerlandeses se ocupaban activamente del negocio del azúcar. La misma petición fue firmada por miembros de las familias dedicadas a la refinería Pelt, Nuyts, Dierquens y Gansepoel, por mercaderes que estaban asociados con el comercio del hierro tales como Pieter Trip y Willem Momma y por los grandes mercaderes como Jan Coymans y Guillielmo Bartolotti. En el comercio con Brasil, al menos en Amsterdam, parecen haber participado los mejor situados.

Sobre las mercancías que la WIC y los mercaderes particulares llevaron a Brasil para los colonos, se sabe muy poco. En los conocimientos que se han conservado dominan los artículos diarios que la compañía y parte de los emigrantes necesitaban: carne salada, queso, bacalao seco, legumbres, camisas, pantalones, calcetines, botas y excepcionalmente telas de lujo, sables, navajas, picas, materiales de construcción como ladrillos, clavos, vigas y tejas. En el camino de vuelta se llevaba azúcar. De 1635 a 1640, el volumen aumentó de dos a ocho millones de libras. Escalonadamente se llegó a un máximo en 1640, con una cantidad de dieciéis millones de libras. Luego hubo un descenso hasta seis millones en 1645 y hasta dos millones después de la sublevación de los moradores (véase tabla 2.3).

Los particulares se encargaban del 69 % de las exportaciones totales de azúcar, y la WIC del resto. Los demás artículos como palo brasil, tabaco, índigo y los confites tenían un significado secundario.

Aunque la WIC haya ganado mucho en el comercio azucarero, era insuficiente para cubrir los gastos de la colonia. Para la WIC las actividades con Brasil fueron un fracaso. ¿Obtenían beneficios los mercaderes particulares? Durante los diez años, de 1636 a 1645, en los que el comercio alcanzaba progresivamente el nivel antiguo, parece que los precios del azúcar en Recife fluctuaron mucho, en Amsterdam aumentaron hasta 1639 y bajaron posteriormente por debajo del nivel de

Tabla 2.3. Volumen y valor de venta en Amsterdam de la cuota neerlandesa en las exportaciones de azúcar brasileñas, 1600-1648, en millones de libras/florines

Período	Volumen total	Valor total	Volumen anual	Valor anual
1600-23			de 8,8 a 14	de 3 a 6
1624-36	28	12,7	2,2	0,98
1637-40	25	14,3	6,3	3,6
1641-45	52,5	22,4	10,5	4,5
1646-48	5,6	3,3	1,9	1,1

Fuentes: «Deductie vervaetende den oorspronck ende progres van de vaert ende handel op Brasil», en J. W. Ijzerman (ed.) *Journael van de reis naar Zuid-Amerika door Hendrik Ottsen 1598-1601*, La Haya, 1918, pp. 98-106. Joannes de Laet, *Iaerlyck Verhaal van de Verrichtingen van de geoctroyeerde West-Indische Compagnie*, Leiden, 1644, Anexo. Hermann Watjen, *Das holländische Kolonialreich in Brasilien*, Gotha, 1921, pp. 316-323. François J. L. Souty, «Le Brésil Néerlandais, 1624-1654: une tentative de projection conjoncturelle de longue durée à partir de données de court terme, en *Revue d'histoire moderne y contemporaine*, 35 (1988), 183-239.

1636. No hubo márgenes estables, oscilaban (1637-1642) entre el 64 y el 226 % para el blanco, y entre el 89 y el 318 % para el mascabado. En los márgenes más bajos, los beneficios se reducían prácticamente a nada, debido a los fletes cobrados por la WIC. Además, los mercaderes habían entregado a los moradores mercancías a crédito, y después de la sublevación se quedaron sin cobrar las deudas. Queda planteada la pregunta de si muchos de ellos disfrutaron de algunos años «dulces» en el comercio con Brasil.

Los críticos del «gran diseño» tuvieron razón a la postre. En la República, pocos obtuvieron beneficios financieros de la empresa militar dirigida contra el Brasil portugués; por no hablar de la miseria que tuvieron que pasar decenas de miles de brasileños, africanos y europeos. El sector azucarero de las capitanías nororientales necesitó varios decenios para recuperarse de la invasión neerlandesa. El eje de la producción azucarera brasileña se desplazó hacia el sur, a las regiones de Bahía y Río de Janeiro. Entre los años 1624 y 1650, el número de molinos aumentó en dicha región, aunque no es probable que en 1641-1648 los portugueses lograsen mantener el nivel anterior a 1624, a causa de las destrucciones ocasionales de los neerlandeses y por la falta del aprovisionamiento de esclavos de Angola. En el segundo cuarto del siglo XVII,

la exportación de azúcar brasileño debió de bajar considerablemente. Mientras que, antes de 1621, los neerlandeses y portugueses, gracias al comercio de azúcar brasileño, estaban «inseparablemente unidos y encajados», en 1648 sus caminos se alejaron. Su función como cargueros, socios y distribuidores había sido absorbida, primero por los comerciantes de Genua y los alemanes de Lübeck y Hamburgo, y después de 1640 por los ingleses. El horizonte de los comerciantes con América se había reducido a la región caribeña y a la costa oriental de América del Norte.

La participación neerlandesa en la expansión de la Europa noroccidental en la región caribeña y en la costa oriental de América del Norte

Mientras que la WIC se involucró en el «gran diseño» de la conquista de Brasil, ingleses y franceses iniciaron la realización del «pequeño diseño», esto es, la ampliación de las colonias tabaqueras en la región caribeña y del Chesapeake. En los años veinte, los ingleses colonizaron algunas de las Pequeñas Antillas: primero, junto con los franceses, ocuparon San Cristóbal y a continuación, solos, barbados y y las islas de Sotavento: Nevis, Antigua, Montserrat. Los franceses reanudaron su propia empresa de colonización a partir de 1635 estableciéndose en Guadalupe y Martinica. Las colonias inglesas en el Chesapeake crecieron menos que las de la región caribeña, aunque siguieron siendo importantes proveedoras de tabaco.

Las colonias inglesas y neerlandesas al norte de Virginia, en un principio, no tenían nada que ver con el «pequeño diseño». Los neerlandeses en el Hudson y los franceses en el San Lorenzo mantenían sus colonias principalmente como puntos de apoyo del comercio peletero. Muy pronto, la pujante Nueva Inglaterra, formada por las originales colonias puritanas en la bahía de Massachusetts, el valle del Connecticut, la costa de New Haven y la bahía de Naragansset, hizo sombra a estas pequeñas colonias. La mayoría de los emigrantes que partieron con su familia a esta parte de América no cultivaban productos para el mercado europeo. Ganaron laboriosamente sus importaciones europeas con la pesca y el comercio a pequeña escala con las colonias inglesas en la región caribeña, a las que abastecían de ganado, bacalao seco y cereales. Nieuw Nederland siguió su ejemplo a distancia. Las regiones del norte, con una

agricultura más europea, contribuyeron de esta manera al crecimiento de las regiones tabaqueras del sur.

La WIC había contribuido mucho a la creación de unas circunstancias favorables para esta colonización inglesa y francesa en la región caribeña y en la parte nororiental de América. Con el ataque a Brasil, la Doble Monarquía Ibérica se vio obligada a utilizar los recursos que podía sustraer para la guerra en América, en la reconquista de la colonia azucarera, tan importante económicamente, y a limitarse en la región caribeña a la defensa de las conexiones navieras entre los puertos centrales del continente, las Grandes Antillas y la metrópoli. Las flotas piratas, más grandes o más pequeñas, que la compañía envió anualmente hasta 1638, entorpecieron gravemente la navegación intercaribeña y limitaron las posibilidades de expulsar a los intrusos con los recursos locales.

También los propios neerlandeses intentaron llevar a cabo el «pequeño diseño». A diferencia de los ingleses eligieron sus colonias en la «Costa Salvaje». La cámara de Amsterdam protegió, en el año 1634, a David Pietersz de Vries en la fundación de una colonia en el río Cayenna; poco después, los colonos probaron fortuna en las Antillas inglesas. Desde 1628, los zelandeses poseían una colonia de unos cientos de hombres en Tobago; probablemente los españoles y las tropas auxiliares indias acabaron con ella desde Trinidad. Los colonizadores no continuaron con estos intentos de colonización, probablemente porque, hasta 1645, las oportunidades en Brasil parecían mejores.

El comercio neerlandés con la región caribeña se realizaba, sobre todo, con las colonias de otros estados europeos. De las muy pequeñas islas de Barlovento, San Martín, San Eustaquio y Saba, asignadas a la cámara de Zelanda, se abastecía desde 1632 a las colonias inglesas y francesas. Curazao, conquistada en 1634 y asignada a la cámara de Amsterdam, debía funcionar como un punto de apoyo para las expediciones corsarias en el mar Caribe y para el contrabando con la costa venezolana, que había sido abandonada por los mercaderes españoles. No obstante hasta los años cincuenta no recibía el abastecimiento de mercancías suficiente como para conseguir ventas considerables. Los puestos zelandeses en el Esequibo y el Demerary continuaron su comercio con los indios. Todos los indicios apuntan a que se trataba de una operación a pequeña escala, tal y como había sido desde el principio del siglo.

Tanto antes como después de 1635, la propia WIC se dedicaba poco al comercio en la región caribeña. Había abierto muy pronto el

comercio a los mercaderes privados. La compañía concedía a los armadores que se dedicaban al transporte a Brasil el permiso para cargar madera y sal en la Costa Salvaje y las Antillas a un precio muy bajo. En 1632, los Estados Generales permitieron el corso particular en las islas de las Indias Occidentales a cambio del pago de una exacción a la WIC. Entre 1635 y 1637 abrieron al comercio libre la región entre el Orinoco y Florida, siempre que una cámara de la WIC diera su consentimiento, que viajara con ellos un sobrecargo de la compañía y que se pagaran los derechos de exportación y la exacción. Cumpliendo o no con las normas vigentes, desde finales de los años treinta, hubo numerosas expediciones particulares desde Holanda y Zelanda a la región caribeña y al Chesapeake. Posiblemente eran mercaderes menos importantes que los que se dedicaban al comercio privado con Brasil. Una petición de treinta mercaderes de Amsterdam que se dedicaban al comercio con las islas caribeñas, Virginia y otros lugares de las Indias Occidentales, que data de 1649, contaba sólo con algunos nombres prominentes; entre ellos no había judíos. Afirmaban haber enviado todos los años mercancías por un valor de muchos millones a dicha región, principalmente en cervezas, aguardiente y diferentes tipos de textiles. Algunos particulares no hicieron caso del monopolio de la compañía y se metieron en el tráfico de esclavos clandestino en la región caribeña. Los cargamentos de regreso de Virginia estaban compuestos de pieles y tabaco; los de las islas caribeñas consistían en tabaco, índigo, jengibre, algodón, y costosos tipos de madera, y más tarde también azúcar.

En la representación clásica de la situación, los mercaderes privados neerlandeses se habían apoderado, en los años treinta y cuarenta, de la parte fundamental del comercio entre la Europa occidental y el Caribe. Los ingleses y franceses llevaban la mano de obra y los neerlandeses, las mercancías europeas necesarias. Por lo tanto, habían adquirido también la parte más importante del principal producto de exportación de estos años, el tabaco. Para poder estimar en su justo valor la participación neerlandesa en las exportaciones de tabaco de las Antillas francesas e inglesas, sería útil conocer las exportaciones totales de las islas. La capacidad de exportación, entre otras cosas, dependía de la densidad de población. En las islas de las Indias Occidentales inglesas, la población había aumentado mucho en los años treinta y cuarenta. Con casi sesenta mil habitantes superaba, con diferencia, a las colonias francesas y las del Chesapeake (véase tabla 2.4).

Tabla 2.4. Volumen de población en las colonias inglesas, francesas y neerlandesas en América, 1629-1675, en miles

Colonia/Año de fundación	1629	1650	1675
Barbados (1627)	1,4	42,8	65
San Cristóbal (Ingl.; 1623)	3		
Nevis (1628)	<1		
Antigua (1632)		13	24
Montserrat (1632)			
Jamaica (1655)			18
Guadalupe (1635)		15	17
Martinica (1635)		5	11
Santo Domingo (1660)			5
San Cristóbal (Fr.; 1623)		12	
Curazao			
Aruba (1634)		<1	<3
Bonaire			
San Martín			
Saba (1630)		<1	<1
San Eustaquio			
«Costa Salvaje»			
Surinam	<1	<1	<5
Chesapeake (1609)	2,5	12,7	50
Nueva Inglaterra (1621)	1,8	22,9	60
Nieuw Ned. (1624)/Middle Col	0,3	3	10
Acadia	0,1	0,3	
Quebec	0,15	0,2	9

Fuentes: Para la América inglesa: John J. McCusker y Rusell R. Menard, *The Economy of British America 1607-1789*, Londres, 1985, pp. 103, 136, 154, 203. Para las Antillas francesas, Acadia y Quebec: Ch. Schnakenbourg, «Statistiques pour l'histoire de l'économie de plantation en Guadeloupe et Martinique», en *Bulletin de la société d'histoire de Guadeloupe*, 31 (1977), 37, 44.

David Watts, *The West Indies. Patterns of Development, Culture and Environmental Change since 1492*, Londres, 1987, p. 173. La población de la parte francesa de San Cristóbal ha sido estimada en base a las 121 plantaciones de azúcar que se mencionan en Ch. Schnakenbourg, «Note sur les origines de L'industrie sucrière en Guadeloupe au XVIIe siècle (1640-1670)», en *Revue Française d'histoire d'Outre-Mer*, 55 (1968), 295.

Para las Antillas neerlandesas: J. Hartog, *De Bovenwindse Eilanden*, Aruba, 1964, pp. 226-227, 704. J. Hartog, *Curaçao van kolonie tot Autonomie*, Aruba, 1961, pp. 343-344.

Para Surinam: J. Wolbers, *Geschiedenis van Suriname*, Amsterdam, 1861, pp. 34, 43-45.

Hasta 1645, eran casi exclusivamente jóvenes europeos los que se dirigían a estas regiones, quienes a cambio de la travesía habían firmado un contrato con el capitán del barco por el que se comprometían a trabajar durante unos años en una de las islas con alojamiento y manutención asegurados. El capitán vendía este derecho de mano de obra a un empresario de las colonias. Después de la expiración del contrato, los jóvenes podían establecerse como colonos libres, si habían sobrevivido a la migración al nuevo ambiente enfermo en el que había una mortalidad considerablemente mayor que en Europa. En estas regiones, aún había una cantidad muy reducida de esclavos africanos. Eran los *indentured servants* europeos y los *engagés* quienes debían encargarse de los productos de exportación.

Teniendo en cuenta la población mucho más numerosa de las Antillas francesas e inglesas, se esperaba que las exportaciones de tabaco caribeñas superasen con creces las del Chesapeake. La literatura histórica dedica muy poca atención a esta cuestión. Por lo general, se reduce a una mención de que las importaciones de tabaco londinenses de las Antillas inglesas, entre 1637 y 1640, no representaban más de la quinta parte de las del Chesapeake. Por ello, se tiene la impresión de que las exportaciones de tabaco caribeñas eran mucho menores que las norteamericanas. Esto tendría relación con el cambio en la fortuna de los plantadores de tabaco americanos a mitad de los años treinta. Hasta aproximadamente 1635, prosperaban, pero después se enfrentaron con un rápido descenso de los precios de venta. En Virginia, el precio bajó, de sesenta céntimos (trece peniques) por cada libra inglesa en el año 1624, a once céntimos (2,5 peniques) en los años cuarenta; en las Islas de Sotavento y Barbados el tabaco se vendía a cinco céntimos por libra inglesa [2]. A pesar de ello, la exportación de tabaco de Virginia aumentó. Las importaciones inglesas de esta colonia aumentaron de 118.000 libras en 1624 a un millón de libras en 1640. Más tarde, dicho crecimiento se estancaría hasta 1645, continuando después hasta 1680. Esta expansión con precios a la baja fue posible porque los virginianos bajaron los costos laborales, aumentaron la productividad y se benefi-

[2] Para los precios en Virginia: Russell R. Menard, «The Tobacco Industry in the Chesapeake Colonies, 1617-1730; an interpretation», en *Research in Economic History*, 5 (1980), pp. 109-177, apéndice 1. Para los precios en las Islas de Sotavento y Barbados: *GAA*, NA 1747, 1647-9-11; NA 1751, f.52, 1650-1-28.

ciaron de unos gastos de transporte y de distribución más bajos. Los plantadores de tabaco caribeños, en cambio, redujeron su producción y empezaron febrilmente a buscar alternativas. En un principio, pensaron haber encontrado la solución en el algodón, más tarde, en el jengibre y el índigo, y finalmente, después de 1645, alcanzaron el éxito con el azúcar.

Tal representación muestra algunas divergencias. ¿Por qué lo que era válido para Virginia no lo era para las Antillas? ¿Por qué los colonos acorralados, a pesar de todo, eran capaces de atraer muchos más obreros contratados y conservarlos que el Chesapeake? También pudo haber sido de otra forma. Las cifras de importación londinenses con relación al tabaco probablemente ofrecen una imagen desfigurada de la producción inglesa total en el Caribe. Se gravaba más la hoja antillana que la virginiana. Los plantadores de las islas podían embarcar una buena parte de la producción directamente a los Países Bajos o a través de las islas de Barlovento [3]. Parece aceptable que la producción caribeña, en efecto, hubiera sido un múltiplo de la del Chesapeake. Los mercaderes particulares neerlandeses, en todo caso, se apoderaron de una parte de la producción muy considerable.

Apenas se han realizado investigaciones sistemáticas de la participación neerlandesa en el comercio caribeño y de las cantidades de tabaco en las cargas de vuelta neerlandesas entre 1625 y 1650. Los datos de los que en este momento se dispone en las actas notariales de Amsterdam señalan que entre 1636 y 1648 se armaron por lo menos cinco u ocho barcos anuales para realizar expediciones a la región caribeña y a la costa oriental de América del Norte. Algunos listados detallados de las cargas de retorno mencionan cantidades de tabaco de 20 a 50.000 libras. Unas exportaciones mínimas de 300.000 libras al año en los barcos enviados por los amsterdameses parecen razonables. Por otra parte, también hubo expediciones de Rotterdam y Zelanda. Una participación media neerlandesa de 500.000 libras al año en las exportaciones de tabaco de todas las colonias francesas e inglesas en conjunto parece muy posible para este período. Aunque cabe preguntarse, ¿cuál era la cuota dentro de las exportaciones caribeñas totales?

[3] Robert Carlyle Batie, «Why Sugar? Economic Cycles and the Canging Staples on the English and French Antilles, 1624-54», en *Journal of Caribbean History*, 8/9 (1976), p. 34, nota 34.

En todo caso, eran inmensas cantidades nunca vistas las que aparecieron en el mercado neerlandés procedentes de estas regiones. Además, eran complementadas con la importación menos voluminosa del Brasil neerlandés. En la segunda mitad de los años treinta, los precios bajaron mucho en Amsterdam: desde más de un florín antes de 1635 a una media de veinticinco céntimos por libra en los años cuarenta. El precio de compra en Barbados y las Islas de Sotavento ascendía en aquel momento a cinco céntimos, lo cual ofrecía el atractivo margen comercial del 400 %. De esto se deducían los gastos de transporte y de transacción, el seguro, las amortizaciones, exacciones e impuestos sobre el consumo. Los comerciantes de Amsterdam decían en 1649 que habían sido tratados «civilmente» por los cobradores de impuestos de la WIC [4]. Estos gastos no eran muy altos. También afirmaron haber concedido créditos a gran escala a los colonos ingleses. El margen, por lo visto, lo permitía. La cuota neerlandesa puede haber representado, en los años posteriores, un valor de venta en Amsterdam de 125.000 florines.

El comercio con Nieuw Nederland

Nieuw Nederland, era hasta 1639 una escena marginal, prácticamente independiente de la gran representación realizada en la zona sur del Atlántico. Algunos directores de la cámara de Amsterdam movían los hilos. Uno de ellos, Kiliaen van Renselaer, pensaba ya en 1627 que Nieuw Nederland podía convertirse en una colonia agraria, capaz de abastecer de cereales, pescado salado, ganado, madera, barcos y productos navieros, a las colonias tabaqueras en la región caribeña. Aun así, durante los quince primeros años, la colonia no representó más que algunos puntos de apoyo para el comercio peletero. En 1639, estaba habitada por 600 personas, la mayor parte de ellas en Manhattan y en una pequeña colonia en el curso superior del Hudson, cerca del actual Albany. Los servidores de la compañía comerciaban ocasionalmente desde embarcaciones con los indios en el Connecticut, pero después de 1633 tuvieron que ceder esta región a los colonos de Nue-

[4] «Request van koopluyden enz. negotie ende navigatie hebbende gehad op West-Indie 1649», en J. J. Reesse, *De Suikerhandel van Amsterdam van het Begin der Zeventiende Eeuw tot 1813*, Haarlem, 1908, Anexo A.

va Inglaterra. En el Delavare, la compañía mantuvo durante algunos años un puesto comercial fijo. Incluso existió en algún momento una pequeña colonia. Pero la presencia neerlandesa aquí seguía siendo débil. A partir de 1637 compartieron este comercio fluvial con Suecia, que había creado un puesto comercial fortificado y enviado rápidamente colonos. Hasta 1639, la cámara de Amsterdam armaba una media de dos barcos al año a Nieuw Nederland.

Las mercancías que se llevaban a la colonia consistían en herramientas, materiales de construcción, semillas, ganado, alimentos y muchos otros artículos para las necesidades diarias de los primeros colonos. Las cargas de artículos para el comercio con los indios seguían siendo pequeñas. El fuerte Orange, en el curso superior del Hudson, era el centro del comercio peletero. En un principio era frecuentado sobre todo por indios mahican, una comunidad algonquin de los alrededores. Después de 1629 fueron suplantados por los más poderosos mohawk, una nación iroquesa que aspiraba a ser la conexión exclusiva entre los neerlandeses y los indios del San Lorenzo y del territorio de los Grandes Lagos. Con ellos, los funcionarios y los colonos intercambiaron calderas de cobre, navajas de hierro, hachas, escardillos, frisas (gruesas telas de lana), seewan de Long Island, y también fusiles y pólvora por pieles de nutria y castor. Además de la compañía, hubo algunos particulares que enviaban, cumpliendo o no con las normas vigentes, pieles y algo de tabaco a Amsterdam. Parece ser que las exportaciones particulares alcanzaban sólo valores inapreciables. Las cargas de retorno anuales para la compañía mostraban una línea ascendente: 5.000 pieles en 1624, 16.000 en 1635. La media era de 9.000 pieles al año, y el valor de venta medio anual, de 59.000 florines. Este resultado se había obtenido con cargas por un valor medio de 28.000 florines. En la cámara de Amsterdam, el margen del comercio con Nieuw Nederland, en el período de 1624 a 1635, era del 113 %. Los beneficios, sin embargo, no fueron suficientes como para cubrir los costos de la colonización. En 1644, la cámara calculó que había perdido, en el período inicial, una cantidad anual de 31.000 florines en la colonización de Nieuw Nederland.

La apertura de las expediciones a Nieuw Nederland y del comercio con esta colonia era una salida por la cual se decidió la compañía en 1639. Los particulares tenían la libertad, mediante el pago de una exacción a la WIC y de los derechos de importación y exportación tanto en la colonia como en la metrópoli, de equipar barcos comercia-

les a Nueva Amsterdam. También los no residentes de la colonia podían participar en el comercio peletero. Al mismo tiempo, la cámara de Amsterdam empezó a subvencionar la travesía de emigrantes. El número de habitantes se duplicó en algunos años. Las hostilidades con los indios en el curso inferior del Hudson, entre 1643 y 1645, interrumpió la expansión, pero la recuperación no tardó en producirse. La economía y la estructura social de la colonia se diferenciaron más, aunque las actividades seguían desarrollándose a pequeña escala. Algunos de los habitantes más pudientes de Nueva Amsterdam empezaron a participar en la navegación costera con Nueva Inglaterra, Virginia y muy esporádicamente con la región caribeña, utilizando sus propias embarcaciones. El número de barcos procedentes de los Países Bajos que recalaban en la colonia aumentó de cinco a seis al año. Eran enviados por mercaderes que ya tenían actividades en el comercio caribeño, como Gillis Verbrugge, originario de Amsterdam, o que habían desempeñado previamente un papel activo en la colonización, como la familia Van Renselaer. Además de hacer escala en Nueva Amsterdam, los barcos tenían destinos a las Antillas y Chesapeake. Después de 1639, el comercio de Nieuw Nederland era una prolongación del comercio de la región caribeña y del Chesapeake.

El fuerte Orange y la propiedad vecina de los Van Renselaer en el curso superior del Hudson seguían siendo el centro del comercio peletero. Por la apertura del comercio surgió una fuerte competencia entre los funcionarios de la compañía, Van Renselaer y los recién llegados que iban a probar suerte. Los precios de las pieles de nutria y de castor subieron. Los recién llegados iniciaron prácticas comerciales poco ortodoxas. A diferencia de Canadá, Nieuw Nederland no conocía los *coureurs de bois* que penetraban lejos en el interior con los indios. Los funcionarios comerciaban desde la embarcación o desde los puestos comerciales fortificados. Es cierto que los recién llegados no se aventuraban muy lejos, pero se alejaban unas decenas de kilómetros del fuerte Orange. Esta *bosloperij* (literalmente «corrida por el bosque») fue acompañada muy pronto del robo y secuestro de los comerciantes indios. Entre 1642 y 1645, la dirección de la colonia proclamó algunos decretos con objeto de promover el comercio normal. Se prohibió la «corrida por el bosque» así como la venta de aguardiente y armas de fuego. Dicho decreto estipulaba un precio fijo por las pieles: diez cintas de seewan blanco o cinco de seewan negro valían una piel de castor. No obstante, estas me-

didas tenían un éxito limitado. Arent van Curler, el funcionario de Van Renselaar y a la vez uno de los comerciantes más experimentados con los indios, tenía que apaciguar con regularidad conflictos iniciados, sin embargo, no se llegó a exabruptos violentos. Mientras que en la desembocadura del Hudson la lucha con los grupos algonquin trastornaba seriamente el transcurso de los acontecimientos, el comercio con los indios mohawk en el curso superior del río continuaba.

Faltan prácticamente todos los datos cuantitativos sobre las exportaciones de Nieuw Nederland en el período de 1636 a 1648. Algunos de los nuevos colonos se dedicaban al cultivo de tabaco. No eran muchos y parece ser que la cosecha se vendía principalmente en el mercado local y en el comercio con los indios. Por otra parte, en las fuentes disponibles, es muy difícil distinguir las exportaciones de tabaco procedentes de Nieuw Nederland de las de la región caribeña y las de Virginia. Por este motivo han sido clasificadas bajo la cuota neerlandesa estimada en las exportaciones de dichas regiones. Según Kiliaen van Renselaar, la compañía continuó con el comercio peletero hasta 1639 al nivel anterior. A causa de la subida de precios, la oferta había aumentado en un principio pero disminuyó posteriormente porque el precio fijo era demasiado bajo. Van Renselaar sospechaba que los indios mahican, y a través de ellos los mohawk, vendían sus pieles a los ingleses en el Connecticut a un precio superior. Parece aceptable que la exportación de pieles entre los años 1636 y 1648 era, por término medio, algo mayor que en el período de 1624 a 1635: supongamos 10.000 pieles al año. Esto representaba un valor aproximado de 80.000 florines con iguales precios en Amsterdam.

Una estimación de la parte obtenida por los neerlandeses en el comercio atlántico: 1624-1648

La WIC solamente fue en parte una compañía comercial, al mismo tiempo, era el brazo militar de la República neerlandesa en la lucha contra la Doble Monarquía Ibérica en la región atlántica. Sólo era en parte una compañía monopolista. En el transcurso de los años treinta había liberado el comercio con la región caribeña y la costa occidental de América del Norte, así como con el Brasil neerlandés. Había mantenido el monopolio del tráfico de esclavos y de productos africanos y se

había reservado el fletamiento al Brasil neerlandés. Todo ello repercute en los datos de los que se dispone para una reconstrucción de su participación en el comercio atlántico. En última instancia, los datos de serie han sido tomados de la administración de la compañía. Entre 1624 y 1636, reflejan la participación neerlandesa prácticamente en su totalidad. El resumen de los mismos que Johannes de Laet publicó en 1644 debe tenerse como fidedigno. Después de 1636 la situación es diferente. Gracias a las investigaciones de Hermann Wätjen en los restos del archivo de la WIC, existen datos de serie relativamente completos y fidedignos con relación al tráfico africano de esclavos y de mercancías y a las exportaciones del Brasil neerlandés. No obstante, en cuanto al comercio privado en la región caribeña y la costa occidental de América del Norte, solamente pueden hacerse estimaciones aproximadas.

Ésta es una buena razón para dividir en dos períodos la estimación de la participación neerlandesa en el comercio atlántico: de 1624 a 1636 y de 1637 a 1648. Otra razón es la notable diferencia en los artículos que componían el paquete de mercancías atlánticas que se importaban directamente en estos dos períodos, en los puertos neerlandeses. Entre 1624 y 1636 el paquete estaba formado por artículos comprados en África, sobre todo oro y diversos botines americanos, entre ellos, una cantidad excepcional de plata conquistada por la flota de Piet Heyn. Además de los artículos africanos, los Países Bajos recibían entre 1636 y 1648 cantidades de azúcar que equivalían a las cantidades tradicionales de antes de 1624. También importaban tabaco caribeño y norteamericano en cantidades hasta ahora desconocidas, que originaron una aguda caída de los precios. En este período los neerlandeses participaron por primera vez a gran escala en el tráfico atlántico de esclavos. La fecha final de 1648 ha sido elegida porque en ella tuvo lugar la caída del imperio neerlandés en la región sur del Atlántico, con las derrotas en Brasil y la pérdida de Luanda y Santo Tomé. No fue del todo casualidad que esto coincidiese con la firma de la paz entre la República y España en Europa. Para el comercio neerlandés en la región norte del Atlántico esta cesura fue menos marcada, pero también allí pudo defenderse con la «revolución del azúcar» que desde los últimos años treinta cambió de forma decisiva el paquete de exportaciones caribeñas.

El valor de la cuota directa neerlandesa en las exportaciones americanas y africano-occidentales a Europa ha sido comentado anteriormente por separado. La tabla 2.5 ofrece un resumen.

Tabla 2.5. Valor medio anual de la cuota directa neerlandesa en las importaciones americanas y de África occidental hacia Europa en 1609-1648, en millones de florines

Región	1609-21	1624-36	1637-48
África occidental	1	1,1	0,65
Brasil	de 3 a 6	0,98	3,3
Región caribeña/Chesapeake	$< 0{,}5$	1,7	0,13
Nieuw Nederland	$< 0{,}06$	0,06	0,08
Total	de 4 a 7	3,8	4,2

Fuentes: Tablas 1.3, 2.2, 2.3. Herman Wätjen, *Das holländische Kolonialreich in Brasilien*, Gotha, 1921, pp. 316-323. *Id.*, «Zur Geschichte des Tauschhandels an der Goldküste um die Mitte des 17. Jahrhunderts», en *Forschungen Dietrich Schäfer dargebracht, Jena 1915*, pp. 527-563. Jean E. Murray, «The Early Fur Trade in New France and New Netherland» en *Canadian Historical Review*, 19 (1938), 365-377. Allan Trelease, *Indian Affairs in Colonial New York in the Seventeenth Century*, Nueva York, 1960.

Observaciones: En las exportaciones de África occidental entre 1637 y 1648, se trata de 424 kilogramos de oro al precio de 1.160 florines/kilogramo y de 56.000 libras de marfil a un precio de 1,10 florines la libra. Los precios han sido tomados de De Laet, para el período 1624-1636 por falta de fuentes más precisas. Ambos artículos subieron su precio desde el principio de siglo.

Las exportaciones brasileñas solamente conciernen al azúcar, capturado entre 1624 y 1636 y comprado entre 1634 y 1636.

Las exportaciones caribeñas del período 1624-1636 son botines, con excepción del azúcar, principalmente la plata procedente de la flota de la plata y el índigo; entre 1637 y 1648, se trata de una estimación de la cuota neerlandesa en las exportaciones de tabaco de las Antillas inglesas y francesas y de las colonias en la costa oriental de América del Norte. Para mayor información, véase el texto.

El primer ataque malogrado al imperio portugués en el Atlántico sur produjo una fuerte caída de la participación neerlandesa en el azúcar brasileño. Esta pérdida de ingresos comerciales era compensada parcialmente por los botines del corso en la región caribeña, con excepción del golpe único de doce millones de florines de la flota de la plata y cinco millones del índigo que se robaron en el transcurso de los años. No obstante, parece que el valor de las cargas de retorno atlánticas, entre 1624 y 1636, debía de encontrarse unas decenas del porcentaje por debajo del nivel del período 1609-1621. Gracias a la conquista de las capitanías nororientales, los neerlandeses recuperaron su participación en las exportaciones azucareras de Brasil, por lo menos durante ocho años. Adquirieron una participación, que no se conoce exactamente, en las

crecientes exportaciones de tabaco de las colonias francesas e inglesas de la región caribeña y de la costa oriental de América del Norte. Incluso si la participación hubiera sido mucho mayor de lo que aquí se estima, el valor no debió de alcanzar el de los retornos de Recife. Pese a la notable expansión, entre los años 1625 y 1650, del sector del tabaco americano, a causa del fuerte descenso de los precios de venta en Europa, no fue un competidor equivalente al sector azucarero, que de 1610 a 1660 pudo apoyarse en un nivel de precios bastante estable en Europa. Aunque en el tráfico del oro con África se produjo un considerable descenso, este sector seguía siendo relativamente importante. Es probable que el valor de los retornos atlánticos, en los años 1637-1648, se quedara por debajo del nivel que se había alcanzado durante la Tregua de los Doce Años. Del mismo modo que su valor era modesto en comparación con el de los retornos asiáticos de la VOC, que ascendían a 7,8 millones de florines anuales entre 1641 y 1650.

Estos inferiores resultados de los retornos atlánticos entre 1624 y 1648, iban acompañados de gastos considerablemente mayores que en el período de 1609 a 1621. A no ser que los mercaderes se comportasen, antes de 1621, como visitantes de un casino, el comercio tenía que haber producido algunos beneficios. Por cuanto se conoce de los márgenes en los diferentes circuitos del comercio atlántico, cabe sospechar que no hubo beneficios extraordinarios. El total de los gastos para el mantenimiento del comercio habría sido de un porcentaje menor que el valor de venta de los retornos, que se estiman entre cuatro y siete millones de florines anuales. El capital inicial de la WIC, de 7,5 millones de florines, en teoría, era suficiente para continuar el comercio neerlandés en el Atlántico al nivel que, según estimaciones, se alcanzó en 1621.

No obstante, la compañía dispuso de un capital considerablemente superior. Entre los años 1624 y 1639, el capital de las acciones originales fue ampliado a diecisiete millones de florines. Según la representación de Johannes de Laet, que data de 1644, en los trece primeros años de su existencia debía de operar a una escala muy pequeña, por lo menos como organización comercial y corsaria. Según tal estimación (por lo visto tampoco él disponía de cifras exactas de los gastos), entre 1624 y 1636 se gastaron anualmente cuatro millones de florines en la adquisición de barcos, equipamientos, cargas y personal. Los ingresos procedentes de los retornos de las expediciones comerciales y corsarias eran un 5 % más bajos, lo cual significaba una pérdida anual

de 200.000 florines en el corso y el comercio. Tras la conquista de la flota de la plata, los Señores XIX actuaban como directores de una empresa de armadores participada, entregando a los accionistas una compensación por un importe del 75 % de la suma depositada. Por este motivo, el capital social habría disminuido en 5,6 millones de florines. La situación financiera empeoró por el hecho de que las subvenciones que los Estados Generales habían concedido antes de la guerra con Brasil sólo fueron desembolsadas parcialmente. En 1636, las deudas de la WIC ascendían a dieciocho millones de florines. En aquel momento pudo evitarse una bancarrota gracias a la ampliación de capital de los accionistas y a la concesión de empréstitos en obligaciones.

Hasta 1645 la compañía pudo salvarse, en cierta medida, con los ingresos procedentes del comercio con Brasil y del comercio de mercancías africanas. En los años siguientes, continuaba financiando las actividades *ad hoc.* Ni siquiera después de firmar un empréstito en obligaciones con los accionistas, las cámaras disponían de los recursos suficientes para continuar el comercio al nivel necesario. Mientras que en el extranjero se constituían compañías competidoras con una parte de capital neerlandés, los Señores XIX decidieron abandonar parcialmente el monopolio para controlar así a los potenciales intrusos. La compañía contrajo deudas con la ciudad de Amsterdam con el fin de poder enviar cargas a África occidental. Se presionó a la VOC para que concediera una subvención, y de esta manera fue posible prolongar la existencia de la compañía, que a pesar de ello seguía teniendo deudas importantes. Los comerciantes particulares con Brasil y con la región caribeña, se beneficiaron de los desplazamientos ocasionados por las actividades militares de la WIC. Si en este período ya se hablaba de la formación de capitales gracias a los beneficios del comercio atlántico, sin duda esto ocurría en el caso de los mercaderes particulares. Y por la corta duración del libre comercio con el Brasil neerlandés y el volumen limitado de los retornos de la región caribeña, los capitales no podían ser demasiado elevados. El historiador-contable puede resumir muy brevemente la fase imperialista de la expansión neerlandesa en la región atlántica: un gran diseño, pocos beneficios.

Capítulo V

LOS MERCADERES NEERLANDESES PRIVADOS Y EL ORIGEN DEL SECTOR EN LA FORMACIÓN DE LA ECONOMÍA DE PLANTACIONES EN LA REGIÓN DEL ATLÁNTICO NORTE: 1649-1675

Tras la caída del imperio de la WIC en el sur del Atlántico, quedaba reducida de forma considerable el área de trabajo de los mercaderes neerlandeses en el comercio con América y África. El producto más importante en las colonias de plantaciones, el azúcar brasileño, quedó fuera de su alcance directo. El tabaco de las Antillas francesas y de Virginia, al que todavía accedían de forma directa, solamente compensaba en parte esta pérdida. Las cantidades exportadas aumentaron pero con el descenso de los precios europeos del tabaco en los años treinta, estaba claro que el valor del tabaco caribeño y norteamericano se situaba, de momento, muy por debajo del precio del azúcar brasileño. Por otra parte, las autoridades de Londres y París podían entorpecer el libre comercio con estas regiones y beneficiar a sus propios mercaderes y patrones de barcos. En el año 1649, los neerlandeses no poseían colonias tabacaleras de importancia. En la parte occidental del África central tuvieron que ceder la mina de esclavos angoleña a los portugueses. En África occidental, en la Costa de Oro y en el golfo de Guinea, los ingleses incrementaron su competencia. La WIC, la organización que podía haber sido el instrumento de la expansión neerlandesa en la zona atlántica, se tambaleaba ante el precipicio de la bancarrota. Todo parece indicar que la participación neerlandesa en el tráfico atlántico se redujo mucho después de 1649, en comparación con el período anterior.

Ésta es la visión clásica del comercio neerlandés del siglo XVII. En ella, el descenso de las actividades atlánticas forma parte de una recesión más generalizada en el comercio neerlandés, en parte, debido a una mayor competencia, especialmente de Inglaterra, y en parte, por la

tendencia secular a la baja de la economía europea después de 1650. Recientemente, Jonathan Israel atacó de forma desafiante este análisis [1]. Argumenta que, precisamente en el período de 1648 a 1672, los neerlandeses alcanzaron una posición dominante en el comercio mundial. En su opinión, esta circunstancia se debió a la paz que la República firmó con España en 1648 y a la tregua con Portugal en Europa hasta 1657, que tras hostilidades limitadas concluyó en la paz de 1661. Por este motivo, los mercaderes neerlandeses volvieron a dedicarse con todas sus fuerzas al comercio con la Península Ibérica, el sur de Italia y Génova. Además, se beneficiaron de la guerra turco-veneciana, ampliando su comercio en el Levante. Con la plata que ganaron en estas actividades ibérico-mediterráneas, alimentaron la expansión de la VOC en Asia. Entre 1655 y 1667, conquistaron las factorías portuguesas de Ceilán y adquirieron el monopolio de la canela. Aumentaron su participación en la pimienta en el sur de la India, expulsando a portugueses e ingleses de las costas de Malabar y Coromandel. Con la huida de los ingleses de Pulo Run, completaron su monopolio con la nuez moscada, el clavo y el macis del archipiélago de las Molucas. Vendían parte de las especias asiáticas en la región mediterránea, de manera que estos sectores se apoyaban mutuamente. Los productos asiáticos y mediterráneos contribuyeron a compensar la recesión en el comercio cerealista con la región báltica y reforzaron su posición en el comercio con Rusia a través de Arcángel.

El comercio con América y África occidental contribuyó efectivamente al predominio neerlandés en el comercio mundial. Mediante el sistema de promover el cambio del cultivo de tabaco por el de azúcar en las Antillas francesas e inglesas, los neerlandeses ayudaron a crear un segundo Brasil en un plazo muy breve. Se apoderaron de la mayor parte de las exportaciones antillanas, ya que en estas regiones eran los principales proveedores de mercancías europeas y esclavos africanos. En lugar de Angola, empezaron a explotar el golfo de Guinea como proveedor de esclavos. Cuando en los años sesenta fueron excluidos sucesivamente del comercio directo con las colonias inglesas y francesas en América, buscaron alternativas en el contrabando con las Antillas a

[1] Jonathan I. Israel, *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*, Oxford, 1989, capítulo 6.

través de San Eustaquio y en el tráfico legal de esclavos, así como en el contrabando tolerado en la América española a través de Curazao. De la misma forma, lograron continuar el comercio peletero desde Nieuw Nederland, que fue conquistada en 1664 por los ingleses. Su propia colonia de plantaciones, Surinam, que obtuvieron a través del intercambio de Nieuw Nederland en la Paz de Breda, se convirtió en un proveedor alternativo de azúcar. La WIC desempeñó en todo ello un papel secundario. Los mercaderes neerlandeses supieron arreglárselas sin la organización monopolista.

Esta argumentación se presta a varios comentarios, por lo menos, en lo concerniente al comercio neerlandés en el Atlántico. Más adelante, en este mismo capítulo, averiguaremos, en cada región atlántica, hasta qué punto los datos cuantitativos apoyan esta visión. No obstante, es necesario indicar, en primer lugar, en qué medida los conflictos políticos europeos, en los que los neerlandeses se vieron involucrados entre los años 1648 y 1675, redujeron su libertad de acción en la región atlántica. Esto también aclarará cuáles eran los enemigos y aliados con los que tenían que contar en la América de las plantaciones y en las costas occidentales de África.

La dimensión atlántica y las rivalidades europeas

La República adquirió su posición en el tráfico comercial mundial del tercer cuarto del siglo XVII, en medio de una serie de conflictos armados con Inglaterra, Portugal y Francia, en los que también estaban involucradas Suecia y Dinamarca. Entre la República y España, en cambio, hubo después del año 1648 un acercamiento. En estos conflictos, la posición en el comercio europeo de los Países Bajos fue un importante punto de controversia pero, además, estaba en juego su posición fuera de Europa.

El comercio inglés era el que más sufría el regreso neerlandés al comercio con la Península Ibérica, la región mediterránea y el Levante. Con el Acta de Navegación de 1651, Cromwell intentó acabar con el papel mediador de los neerlandeses en el comercio con Inglaterra, por lo cual los neerlandeses volvieron a verse excluidos del comercio entre Inglaterra y sus colonias de las Indias Occidentales. No obstante, se les permitió seguir transportando los productos de las plantaciones al con-

tinente, así como productos europeos al oeste, que eran embarcados en puertos neerlandeses como primer punto de embarque hacia las Indias Occidentales. Tras una serie de batallas navales con los ingleses en aguas europeas (1652-1654), la República tuvo que contentarse con esta medida mercantilista. Portugal aprovechó la oportunidad para reconquistar las últimas bases neerlandesas en Brasil.

La expansión sueca en Polonia, Lituania y en el norte de Alemania amenazó con imponer limitaciones al comercio neerlandés en la región báltica. En la lucha entre Dinamarca y Suecia (1655-1660) por el estrecho de Sund, la República apoyó a Dinamarca. Envió una flota bajo el mando de Wassenaer van Obdam para mantener el estrecho abierto a los barcos del «Negocio Madre». Esta «Guerra Nórdica» repercutió en las actividades atlánticas que Suecia, Dinamarca y el duque de Curlandia habían emprendido previamente bajo el estímulo neerlandés. La posición neerlandesa en África Occidental y en la región caribeña sufrió la influencia directa de estas actividades de los países del norte de Europa.

A principios de los años cincuenta, Jacobus Kettler (1610-1681), duque de Curlandia, apoyó las expediciones comerciales a Gambia y los intentos de colonización de Tobago. A este soberano de las dos provincias occidentales de Livonia, situadas en la península de Kurzeme y la Vega de Zemgale, entre el mar Báltico y el golfo de Riga, Willem Usselinx, padre intelectual de la WIC, le había inculcado interés por la colonización de América en el año 1627. Entre los años 1634 y 1636, Jacobus Kettler había estudiado en Holanda y Zelanda construcción naval, geografía y economía. Su esposa, Louise Charlotte van Brandenburg, poseía acciones en la WIC. En los años cuarenta, armó barcos para África y las Indias Occidentales, y es posible que participara en los anteriores intentos de colonización de Tobago. A partir de 1649, los ingresos de sus posesiones se incrementaron. El duque decidió aventurarse en negocios mayores y ofreció a los neerlandeses conquistar Brasil y al papa Inocencio X, la colonización de Australia. Finalmente, todo se quedó en una gran expedición para la colonización de Tobago. En el Gambia construyó la pequeña fortificación de San Andrés, donde sus agentes compraron mercancías y esclavos. Cuando, en el año 1658, el duque estaba prisionero en Suecia, la cámara de Amsterdam se hizo cargo de la fortificación en el Gambia y una asociación de mercaderes zelandeses se ocupó de la colonia de Tobago.

En los años treinta, Usselinx había luchado en Suecia a favor de la colonización de América, que, con el apoyo de Samuel Blommaert, dirigente de la cámara de Amsterdam, había conducido a la colonia del Delavare. El gobernador de Nieuw Nederland Peter Stuyvestant se aprovechó, en 1655, del conflicto sueco-danés para someter a su dominio estos puestos y construcciones comerciales. Los suecos se habían establecido desde 1649 en África Occidental, en detrimento de la WIC. Sus actividades en el comercio de esclavos y mercancías africanas habían sido organizadas por el amsterdamés Laurens de Geer y sus familiares (su familia era muy importante en la extracción y exportación de hierro), por algunos nobles suecos y por Hendrik Caerloff, antiguo sirviente de la WIC, originario de Rostoc. Descontento de sus compañeros y aprovechándose de las rivalidades de la Guerra Nórdica, Caerloff logró convencer a los daneses para que constituyesen una nueva compañía para África.

Esta compañía fue financiada por una asociación de mercaderes originarios de Amsterdam, que residían en Sierra Leona, a la que pertenecían, entre otros, Isaac Coymans, Jan de Swaen y el antiguo servidor de la WIC Gerrit van Tets. En 1659, conquistó para la compañía danesa prácticamente todos los puestos comerciales suecos de la Costa de Oro, pero volvió a perderlos en el mismo año a manos de la WIC, por traición de un subordinado. En las negociaciones con la República tras la Paz de Copenhague, tanto el rey de Dinamarca como el de Suecia recibieron una considerable compensación en dinero a cambio de sus derechos en África, sin que tuviesen que abandonar el comercio con dicha región. El pago de indemnización a Suecia de 100.000 rixdales, que los Estados Generales impusieron a la WIC, llevó definitivamente a la compañía a un coma financiero.

Con la flota bajo Wassenaer van Obdam, que se había reunido para mantener abierto el estrecho de Sund, los Estados Generales también intentaron forzar una regulación pacífica con Portugal que incluyese la devolución a la WIC del Brasil neerlandés y de Angola. En septiembre de 1657, Wassenaer van Obdam, apoyado por una escuadra de la flota mediterránea al mando de De Ruyter, bloqueó el Tajo y se apoderó de una parte de la flota portuguesa que regresaba con azúcar. El mal tiempo les obligó a levantar el bloqueo. Bajo la presión diplomática francesa e inglesa, los neerlandeses tuvieron que «recoger velas». En el año 1661, la República y Portugal llegaron a un acuerdo en el

que se concedió a la WIC y a los mercaderes privados una indemnización más que suficiente por las pérdidas en Brasil y África.

Inglaterra, en los años sesenta, seguía siendo el principal competidor. Los Stuart continuaron con la política mercantilista de Cromwell. La *Navigation Act* de 1660 establecía que el tabaco, el azúcar y otros productos coloniales debían ser transportados en barcos ingleses a la metrópoli antes de ser embarcados hacia otros destinos. La *Staple Act* de 1663 estipulaba que las mercancías no inglesas sólo podían ser enviadas a las colonias a través de Inglaterra. La Royal Company of Adventurers trading into Africa, patentada en enero de 1663, recibió el derecho exclusivo del tráfico de esclavos con las colonias inglesas de América. Estas medidas tenían como objetivo excluir por completo a los neerlandeses del comercio con las colonias inglesas. Tanto en la costa occidental de África como en la región caribeña, se llegaron a producir incidentes violentos y se procedió a la confiscación de barcos. Durante la Segunda Guerra Anglo-Neerlandesa (1665-1667), los ingleses conquistaron las factorías neerlandesas más pequeñas de Cabo Verde y de la Costa de Oro, pero tuvieron que cederlas de nuevo ante la actuación de una flota mandada por De Ruyter. El duque de York conquistó Nieuw Nederland, y también las colonias neerlandesas de la «Costa Salvaje» y de Tobago cayeron en manos inglesas. En cambio, una flota zelandesa bajo el mando de Abraham Crijnssen se apoderó del Surinam inglés. En la Paz de Breda las partes firmantes decidieron recuperar el *status* en África occidental, entendiéndose que el fuerte de Curlandia original en el Gambia pasaba a ser inglés, al igual que el Cabo Cors en la Costa de Oro. Los neerlandeses recuperaron sus colonias de la «Costa Salvaje» e intercambiaron Nieuw Nederland por Surinam. Después del año 1667, los neerlandeses estaban prácticamente excluidos del comercio directo con las colonias inglesas en América. Esta medida no fue bien acogida por los plantadores, que habían conseguido parte de sus importaciones del contrabando con San Eustaquio y otra parte, del comercio clandestino por los puertos ingleses donde colaboraban los mercaderes de ambas naciones.

A continuación, la República entró en conflicto con Francia por las anexiones de Luis XIV en los Países Bajos Meridionales y por el comercio con las Antillas. En un tratado con Suecia e Inglaterra, los neerlandeses lograron frenar la expansión francesa. No obstante, siguieron enfrentándose con las altas barreras arancelarias que Colbert había

diseñado para las importaciones desde la República, como en el caso del azúcar procedente de las Antillas francesas, refinado en los Países Bajos y posteriormente embarcado hacia Francia. Con la fundación de la Compagnie des Indes Occidentales (1664) se intentó dar un fundamento institucional al comercio francés en la región atlántica. Los nuevos gobernadores de las Antillas empezaron a confiscar los barcos neerlandeses o a prohibirles la entrada en los puertos. Tras una revuelta de los habitantes de Martinica (1667-1668) y otra en Santo Domingo (1670), tuvieron que moderar esta política.

Carlos II y Luis XIV firmaron en 1670 el Tratado Secreto de Dover dirigido contra la República. Los políticos republicanos no contaban con este tratado franco-inglés. La actuación conjunta de Inglaterra y Francia consiguió que, en 1672, el país se encontrase al borde del desastre. Con la ayuda de España y de los Habsburgos austriacos, la República pudo llevar a buen fin la guerra terrestre; en la guerra marítima resistió principalmente con sus propias fuerzas y firmó, en 1674, la paz con Inglaterra. En 1678, consiguió una paz provisional con Francia. La guerra marítima no originó cambios dignos de mención en las posesiones coloniales o puestos comerciales de la región atlántica. Nueva York fue reconquistada por los neerlandeses, pero fue devuelta a los ingleses por la Paz de Westminster. No obstante, en los años setenta, Colbert redobló sus actividades para que solamente los franceses realizasen el comercio con las colonias. Favoreció a los propios mercaderes franceses mediante unas tarifas aduaneras especiales, y apoyó a la flota mercante con la concesión de subvenciones estatales para los astilleros y la compra de barcos en el extranjero. Pero también aquí surgió un comercio clandestino en el que los neerlandeses colaboraron con mercaderes y funcionarios franceses. Los diferentes circuitos del mundo comercial atlántico no estaban cerrados herméticamente, aunque las medidas francesas e inglesas lograron que los antiguos mercados mundiales del azúcar, como Lisboa y Amsterdam, sufrieran la competencia de Londres y en menor medida la de Burdeos.

El acercamiento a España como consecuencia de estos cambios en las relaciones de poder en Europa occidental brindó a los neerlandeses una oportunidad para compensar la recesión comercial en las Antillas inglesas y francesas. Tras la separación de Portugal, el gobierno español procedió de nuevo a la concesión de licencias independientes para el abastecimiento de esclavos en las colonias americanas, en lugar del

asiento centralizado. El contrabando multinacional satisfacía las necesidades que los poseedores de una licencia difícilmente podrían cubrir. Por esta razón, la Corona española no obtuvo la totalidad de los ingresos, y después de la insistencia de fray Juan de Castro, superior de los dominicos, decidió volver a introducir el régimen de asiento. Concedió el contrato a dos mercaderes genoveses, Grillo y Lomelino, que residían en España y estaban bien introducidos en la corte. A través de agentes en Londres y Amsterdam los asentistas recurrieron a la Royal Company of Adventures y a la WIC para transportar, por Jamaica y Curazao, la cuota a la que se habían obligado. En unos cuantos años, los neerlandeses lograron excluir a los ingleses de este comercio de asiento. A partir del año 1662 se encargaron, a través de Curazao, de la inmensa mayoría de las importaciones de esclavos en la América española. Al mismo tiempo, este tráfico servía de cobertura para el comercio de mercancías con Coro, Cartagena de Indias, Maracaibo y Caracas, así como con Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico.

Por su implicación en estas rivalidades políticas, comerciales y económicas en Europa, los mercaderes y políticos neerlandeses, después de 1648, no tuvieron demasiado interés en realizar actividades militares en la región atlántica que pudiesen perjudicar a cualquiera de los otros países europeos. A diferencia de Cromwell, que hizo conquistar Jamaica en 1655, o Colbert, que a partir de 1660 logró que las colonias de bucaneros en la parte occidental de La Española se sometieran al dominio francés y se convirtiesen en la colonia de producción tabaquera de Santo Domingo, los neerlandeses no se aventuraron a atacar las posesiones españolas importantes. En sus intentos para fundar sus propias colonias de plantación tras la pérdida del Brasil neerlandés, se limitaron a la región de la «Costa Salvaje».

Un intento precoz tuvo lugar en Tobago. Después del año 1654, los colonos de Zelanda y los inmigrantes bajo la protección del duque de Curlandia lograron establecerse aquí permanentemente; con anterioridad, entre 1634 y 1642, la colonización había devenido en un fracaso a causa de los ataques de los caribes. A ellos se unieron 500 franceses y algunos refugiados de Recife. Expulsaron a los caribes, que se establecieron en San Vicente. En 1659, la colonia de Curlandia se puso bajo la protección de los zelandeses. En aquel momento estaba habitada por unos 1.000 ó 1.500 blancos y 1.500 esclavos negros. Cultivaban tabaco, índigo, algodón y caña de azúcar. La familia zelandesa

Lampsins poseía seis molinos de azúcar. Entre 1664 y 1667 los ataques de los ingleses y de los bucaneros desarticularon la economía de la isla de tal forma que la mayoría de los colonos buscaron refugio en otros lugares de la región caribeña. Cuando los ingleses conquistaron definitivamente la isla en 1672, solamente encontraron algunos cientos de colonos y esclavos.

En la propia «Costa Salvaje», la cámara de Zelanda, junto con Middelburgo, Flesinga y Vere, fundaron una colonia en 1655 en el Pomeroon para los refugiados de Brasil. También ampliaron las colonias del Esequibo y del Berbice. En el año 1666, los ingleses saquearon y ocuparon las colonias del Esequibo y del Pomeroon, aunque, con la ayuda de tropas auxiliares indias, el comandante neerlandés de Berbice las recuperó. La cámara de Amsterdam fundó una colonia en el Cayena, donde en 1658 se establecieron también colonos judíos, entre los cuales se encontraba David Nassy. En 1664, los franceses conquistaron esta región. Nassy y los suyos emigraron al Surinam inglés, que poco después fue ocupado por los zelandeses. Después de 1667, Surinam era la única colonia de plantaciones neerlandesa que hasta mucho después no contó con una población superior a 3.000 habitantes, incluyendo los esclavos.

Debido a la carencia de colonias propias con plantaciones, de alguna importancia, la posición de los neerlandeses en el comercio atlántico dependía, sobre todo, de la cuota que podían adquirir en el comercio con las plantaciones portuguesas, inglesas y francesas o con el tráfico de esclavos. La actuación de los neerlandeses, que era más la suma de las decisiones de los grupos de mercaderes privados que una política de la WIC, influyó de forma decisiva, después de 1648, en el desarrollo del sector de plantaciones americano.

El Brasil portugués, hasta 1650 la única colonia de plantaciones americana, se recuperaba muy lentamente de la invasión neerlandesa. Las capitanías nororientales necesitaron algunos decenios para volver a alcanzar el nivel de 1630. Las regiones centrales y meridionales también sufrieron los daños de las acciones neerlandesas después de 1645. Entre diciembre de 1648 y enero de 1649, las tropas destruyeron veintitrés molinos de azúcar en el «recóncavo» de Bahía y bloquearon durante mucho tiempo el puerto de Río de Janeiro. La dirección corsaria zelandesa impidió, en 1647 y 1648, desde Recife, gran parte del tráfico marítimo hacia y desde la colonia; entre 1654 y 1662, capturó la ter-

cera parte de la flota mercante portuguesa. Hasta los años setenta, la exportación brasileña de azúcar no alcanzó el nivel del período anterior a la invasión neerlandesa. La lenta recuperación del azúcar fue compensada parcialmente por la ampliación del comercio del tabaco. Gran parte de las exportaciones iban con destino a África occidental, como artículos de trueque en el tráfico de esclavos directo entre Brasil y África; otra parte era enviada a Portugal. Por lo que se sabe, se trataba de cantidades considerablemente inferiores a las exportaciones de tabaco de las colonias americanas pertenecientes a los países de la Europa noroccidental.

Con el apoyo de los mercaderes neerlandeses, las colonias de Europa noroccidental en la región caribeña evolucionaron hasta convertirse, en los años 1650-1675, en verdaderas sociedades de plantadores. Esto fue debido a otro artículo de exportación principal. El azúcar suplantó al tabaco en Barbados en los años cincuenta. Lo mismo ocurrió en los años sesenta en Nevis, Guadalupe, Martinica y el San Cristóbal francés, y a partir de los años setenta en Jamaica. Al mismo tiempo, los esclavos negros sustituyeron a los *indentured servantes* y *engagés*. Las pequeñas empresas agrícolas con una producción limitada dieron paso a las grandes *factories in the field*, que producían exclusivamente para el mercado de ultramar. En las colonias del Chesapeake la esclavitud se propagó con menor rapidez. La empresa familiar, y no la plantación, era aquí la forma empresarial predominante. En esta región el principal producto de exportación seguía siendo el tabaco. El Chesapeake mantuvo su posición de líder en la producción americana de este cultivo para la exportación. En los años setenta la exportación de azúcar de las islas francesas e inglesas comenzó a superar a la del Brasil portugués. Las exportaciones de tabaco de todas las colonias inglesas y francesas de América, en su conjunto, también superaron a las brasileñas. El sector de plantaciones de la Europa noroccidental en América se había adelantado al portugués.

La revolución del azúcar en la parte de la región caribeña que correspondía a la Europa noroccidental, así como los cambios en el esquema de rivalidades entre las naciones de la Europa occidental, tuvieron una gran influencia en las actividades europeas en África occidental. Es evidente, que la mayor competencia se produjo en la Costa de Oro, donde las compañías neerlandesas, inglesas, danesas y suecas competían por el oro; además, luchaban por las bases de salida

para el tráfico de esclavos en el golfo de Guinea y Loango. La rivalidad inglesa, francesa y portuguesa en Senegambia y «Guinea de Cabo Verde» tenía los mismos motivos. La producción de esclavos de Angola seguía siendo monopolio portugués. Poco después de 1648, salieron de Luanda otra vez los *tumbeiros*, los ataúdes flotantes que llevaban anualmente de 6.000 a 9.000 esclavos a Brasil. Las Antillas de la Europa noroccidental importaban, en el tercer cuarto del siglo XVII, una media de 4.700 esclavos a través de los traficantes de esclavos ingleses, franceses y neerlandeses. La América española importaba unos 2.500 esclavos al año, primero, mediante el transporte organizado por los poseedores de licencias individuales y por el contrabando multinacional, y a partir de 1662, a través del renovado comercio de asiento.

Después de 1648, la WIC sólo desempeñaba un papel muy limitado en el comercio atlántico. En primer lugar, era la entidad administradora de las bases de apoyo en la costa de África occidental, Curazao, las islas de Barlovento y las colonias de la «Costa Salvaje» en la región caribeña, y hasta 1664, de Nieuw Nederland, en la costa oriental de América del Norte. Pero además, mediante la entrega de concesiones y licencias, obtuvo dinero al hacer valer su derecho monopolista en el comercio y la colonización de la región atlántica. El comercio de oro, marfil y esclavos con África occidental era el único terreno en el que la compañía intentaba explotar ella misma su derecho de monopolio y protegerlo de las transgresiones exteriores, aunque los recursos financieros de las cámaras apenas lo permitían. En los años 1648, 1650 y 1652, tuvieron que firmar préstamos con la ciudad de Amsterdam para poder enviar cargas, mientras que la preparación de los barcos ocurría cada vez más a través de contratos de *bodemerij* (un préstamo con un alto interés en el que tanto el barco como su carga quedaban como garantía). En los años 1666, 1668 y 1672, un fondo independiente, en el que también participaban los que no eran accionistas de la compañía, financió el comercio con África. Anteriormente, algunas zonas de la costa africana ya habían sido arrendadas o abiertas a los particulares. El corso centralizado en Brasil había sido adjudicado a la dirección corsaria zelandesa. En la región caribeña y en la parte nororiental de América se siguió permitiendo, como antes de 1648, que los mercaderes privados negociasen contra el pago de la exacción. La participación neerlandesa en el comercio atlántico en 1649-1674 fue principalmente el resultado de los esfuerzos de los mercaderes privados.

La piratería y el comercio clandestino en Brasil

Tras el último intento malogrado para reconquistar los distritos azucareros de Pernambuco, los neerlandeses ocuparon durante seis años los diferentes lugares fortificados de la costa nororiental de Brasil. Desde Recife, los barcos piratas de la Brasielse Directie tot Middelburg * perseguían cada uno de los barcos que entraban o salían de un puerto portugués. Hasta la capitulación neerlandesa en 1654, tuvieron menos éxito que en los años cumbre de 1647 y 1648. La Companhia Geral para o Estado do Brazil, compañía monopolista constituida en 1649 en Lisboa, principalmente con capital de los nuevos cristianos, unificó las expediciones de Portugal a la colonia, en la medida de lo posible, en dos flotas anuales fuertemente convoyadas. Estas medidas protectoras fueron de gran ayuda. En 1650 los zelandeses capturaron catorce barcos, mientras que en los tres años siguientes, menos de diez. Después de 1654, la dirección operó desde Zelanda. Hasta 1662, los armadores enviaron anualmente algunos barcos, con fines piratas, al triángulo de las Azores, Madeira y Algarve, y a la costa de Brasil. Otros barcos recibieron patentes de corso, pero en realidad eran los barcos con destino en el Caribe los que se dedicaban al corso como actividad secundaria. Entre 1654 y 1662, la dirección capturó setenta y siete barcos, portugueses y extranjeros que navegaban para Portugal.

Parte de los armadores que organizaban estas actividades corsarias eran regentes de Middelburgo y Flesinga, por ejemplo, las familias Lampsins, Van Rhee y Van Pere. Entre ellos se encontraban directores de la WIC y algunas personas que habían participado en la colonización de la «Costa Salvaje» o de las islas de Barlovento. Las expediciones estaban organizadas en empresas armadoras participadas, a veces hasta con treinta y dos accionistas, de manera que, además de los regentes, también participaba la pequeña burguesía. Los capitanes de los barcos cambiaban fácilmente del comercio mercantil en la región caribeña al tráfico de esclavos legal o clandestino, o se ponían al servicio de la Marina de Guerra. La carrera de Jacob Janssen van den Bergh, alias *Japon,* en estos años no fue excepcional: en 1648 se dedicó al corso para la dirección de Middelburgo; cuatro años más tarde, los barcos de la WIC le sorprendieron en el tráfico de esclavos clandestino en

* Dirección Brasileña hasta Middelburgo. *(N. del T.)*

Guinea; luego estuvo al mando de un pequeño barco pirata, *El Gato;* en 1656 navegó en el *San Pedro* con esclavos a Curazao; en 1660 hizo la travesía en el barco pirata *Sinjoor;* en mayo de 1662 se encontraba entre los náufragos del *Zeelandia* hundido en Sanlúcar; al año siguiente transportó esclavos para el asiento, no a Curazao, como se había estipulado, sino a Martinica; y en 1669 solicitó en vano el puesto de capitán en el barco de la WIC *Middelburgo.* El corso y las diferentes ramas de la marina mercante atlántica se cruzaron en todos sus niveles.

Los barcos capturados tanto eran grandes barcos de altura como pequeñas embarcaciones costeras. No se conoce el destino de todos ellos. En cualquier caso, entre éstos se encontraron treinta y seis navíos del comercio con Brasil que cuidaban las rutas entre Portugal y la colonia y diez *tumbeiros* con 4.000 esclavos procedentes de Angola o Cabo Verde. Los corsarios vendían los esclavos, de acuerdo con las circunstancias, en San Eustaquio, Esequibo o Berbice, aunque también negociaron en Buenos Aires o las Islas Canarias. Curazao no estaba en boga puesto que la WIC solamente ofrecía 150 florines por esclavo, mientras que en otros lugares se podía cobrar el doble. Las mercancías capturadas encontraron mercado en Flesinga, pero también en Cádiz, Vigo o Pontevedra, donde la cámara de Zelanda tenía un agente para controlar que la compañía no perdiera su porcentaje. Los daños que causaron en 1649 y 1661 al comercio con Brasil fueron bastante inferiores a los de 1647 y 1648. En estos años habían logrado afectar al 70 u 80 % del tráfico marítimo portugués. Ahora capturaban menos del 7 % de las importaciones de esclavos de la colonia y probablemente menos del 5 % de las exportaciones de azúcar. De acuerdo con una estimación prudente, el rendimiento anual del corso zelandés ascendió, hasta 1662, a medio millón de florines.

Mientras que la dirección zelandesa controlaba el corso, otros mercaderes neerlandeses reanudaron el comercio con Brasil a través de Portugal. Tampoco la Companhia Geral era capaz de funcionar sin los cargueros extranjeros y, con el fin de ofrecer un negocio atractivo, tuvo que cederles parte del comercio. La compañía se reservó el monopolio de las cuatro exportaciones más importantes hacia la colonia, a saber: harina, vino, bacalao seco y aceite de oliva; de los extranjeros se esperaba que transportaran sobre todo pólvora, municiones y plomo. Los derechos de aduana eran altos: el 23 % para las mercancías importadas en Portugal y un 3 % para la reexportación; en las exportaciones de azú-

car en Brasil se recaudaba el 10 %, mientras que la importación obligatoria en Portugal ascendía al 23 %, al que se añadía de nuevo el 3 % en caso de reexportación. Cabe preguntarse en qué medida se respetaban estas regulaciones. En todo caso, navíos ingleses, alemanes, genoveses, franceses y también neerlandeses participaron en las expediciones a Brasil a través de Portugal. Jerónimo Nunes da Costa, agente de la Corona portuguesa en la República y de la Companhia Geral en Amsterdam, importaba grandes cantidades de tabaco, azúcar y madera de tintura. También hubo otros miembros de la comunidad sefardita que volvieron a dedicarse a este comercio que ya conocían por tradición.

Entre 1645 y 1650, los ingleses tuvieron probablemente la mayor cuota extranjera en el comercio con Brasil: veinte barcos en el período 1648-1649. Al año siguiente, esta cantidad se redujo considerablemente a causa de las hostilidades entre la Commonwealth y Dom João IV, quien dio su apoyo al partido monárquico. Es posible que aumentara la cuota neerlandesa: en 1653, cuatro de los dieciocho barcos que recogían azúcar en el cabo de San Agustín eran neerlandeses. En 1654-1661 es probable que la cuota inglesa volviera a aumentar gracias a las mejores relaciones diplomáticas entre Portugal y la Commonwealth, mientras que la cuota neerlandesa disminuyó debido a las hostilidades entre 1657 y 1660. Durante las negociaciones sobre el tratado de paz entre la República y Portugal, las condiciones para la participación neerlandesa en la navegación a Brasil constituyeron uno de los principales obstáculos. Finalmente, los neerlandeses recibieron el mismo *status* que los ingleses. En los años sesenta, la navegación inglesa al Brasil disminuyó a causa de los elevados aranceles de Portugal y las medidas protectoras de Inglaterra para el azúcar procedente de Barbados. Es posible que los neerlandeses se beneficiasen de esta circunstancia. No obstante, los datos concretos son muy escasos y tampoco permiten, al igual que para los años cincuenta, una estimación del volumen o del valor.

La contribución de los neerlandeses a la revolución del azúcar en las Antillas inglesas y francesas y su participación en el comercio caribeño

Los cronistas contemporáneos y los historiadores posteriores han señalado a los holandeses como la fuerza impulsora tras el rápido éxito

del cultivo del azúcar en la región caribeña después de 1645. El americano William Green reflejó de forma resumida y condensada la visión clásica [2]. La revolución del azúcar, en su opinión, se debió más bien al resultado de un *package* ofrecido por los neerlandeses, demasiado atractivo para ser rechazado, que a una consecuencia de la necesidad de cambiar el cultivo y el sistema laboral en las plantaciones. El *package* contenía todos los elementos de la revolución del azúcar: tecnología, entrenamiento, máquinas, esclavos, crédito para la compra de esclavos y de mercancías europeas bajo condiciones favorables, transporte garantizado y barato y un mercado de consumo con bajos derechos de importación. Este *package* fue introducido por primera vez en Barbados, la isla más segura debido a su situación alejada del resto de las Pequeñas Antillas. La conquista de Jamaica por los ingleses puso en evidencia el debilitamiento del poder español en la región caribeña. Después siguió la introducción del *package* en las demás colonias inglesas y francesas. Para esta empresa, los neerlandeses utilizaron el conocimiento sobre la administración de plantaciones, el cultivo de la caña y la fabricación de azúcar, que habían adquirido durante su dominio sobre el nordeste de Brasil y, por otra parte, se aprovecharon de su posición dominante en el comercio caribeño cuando las islas exportaban principalmente tabaco. Por medio de la guerra y de la piratería los neerlandeses mantuvieron las exportaciones brasileñas en un nivel muy bajo entre 1654 y 1660, con lo cual los precios del azúcar en Europa siguieron siendo elevados. Por esta razón era atractiva la reconversión del tabaco al azúcar para los plantadores de Barbados. Desde finales de los años cincuenta hasta finales de los años setenta, los precios europeos del azúcar descendieron en un 60 %. No obstante, Nevis, Guadalupe, Martinica y el San Cristóbal francés también reconvirtieron sus cultivos al azúcar. Esto fue posible, entre otras razones, por los bajos precios con que los neerlandeses abastecían esclavos y productos de primera necesidad europeos, sus bajos fletes y las condiciones de crédito excepcionalmente favorables. En un plazo de tiempo muy breve, parece ser que los neerlandeses lograron compensar la pérdida de Brasil permitiendo a ingleses y franceses implantar en las Antillas una economía azucarera competitiva, de la cual

[2] William A. Green, «Supply versus Demand in the Barbadian Sugar Revolution», en *Journal of Interdisciplinary History XVIII,* 1988, pp. 403-418.

se beneficiaba más la República que Inglaterra o Francia. Las medidas mercantilistas fueron introducidas con el fin de acabar con esta desventaja en las arcas estatales metropolitanas.

Esta representación sigue siendo plausible, aunque existen motivos para analizar más detalladamente ciertos elementos. En primer lugar, no es tan evidente pensar que los neerlandeses fueran capaces de aplicar a las actividades azucareras en la región caribeña la experiencia adquirida en Brasil. La propiedad y sobre todo la administración de las plantaciones de azúcar en el Brasil neerlandés estaban casi exclusivamente en manos de los colonos portugueses. Eran muy pocos los neerlandeses y relativamente más los judíos portugueses originarios de Amsterdam y los *cristaos novos* que habían adquirido un conocimiento exhaustivo de la fabricación de azúcar. Algunos de ellos, efectivamente, se refugiaron en la región caribeña y allí se establecieron. En las islas francesas su presencia está mejor documentada. En 1654 se establecieron en Guadalupe y Martinica 1.200 refugiados procedentes de Recife, entre ellos muchos esclavos. En los siguientes decenios, encontramos entre los plantadores de estas islas algunas figuras de las que se sabe con seguridad que poseyeron en Brasil un molino de azúcar o un campo de caña: Pieter l'Hermitte, Jan van Ool y Abraham Bueno, en Martinica; Jean de Listry y su socio amsterdamés, antiguo mercader con Brasil, Gerhardt Hetlingen, Nicolaas Clasen y posiblemente también la viuda de Ganzepoel, en Guadalupe. Desde Recife los refugiados se habían llevado los calderos de cobre y los molinos. Cabe pensar que algunas de estas personas, neerlandeses y judíos portugueses, traspasaron a los franceses los sutiles trucos de la administración de una plantación de azúcar. También los esclavos desempeñaron sin duda un papel importante en esta transferencia de conocimiento. Du Tertre menciona que dos negros del Brasil neerlandés dominaban el arte de la fabricación de los moldes del azúcar y del blanqueado del mismo, habilidades que en aquel momento todavía eran desconocidas en las islas francesas. En las inglesas, la presencia de refugiados del Brasil neerlandés con experiencia demostrable en el negocio del azúcar cuenta con menos referencias. En Barbados, en 1659, David de Mercado, junto con un inglés, adquirió la patente en un determinado tipo de molino de azúcar. De Samuel Waad, próspero plantador neerlandés de Montserrat, no se conoce ningún antecedente brasileño; Jacob Wilre, copropietario de una plantación con esclavos en Antigua, era demasiado joven para ello. Los otros inmigrantes en las is-

las inglesas procedentes de Brasil pertenecían más bien a la internacional de mercaderes que a los especialistas agrícolas, que solamente podían sacar dinero de su conocimiento en una nueva colonia de plantadores. Los plantadores de Barbados, que a principios de los años cuarenta visitaron el Brasil neerlandés, seguramente habrán contribuido a la transferencia de conocimientos, pero el modo en el que se realizó dicha transferencia sigue siendo confuso.

Por otra parte, hay que mencionar, de forma marginal, la relación entre el azúcar y la esclavitud. Tradicionalmente, se parte de la idea de que la revolución del azúcar se realiza cuando más de la mitad de las tierras está cultivada con caña de azúcar, el azúcar representa más de la mitad del valor total de las exportaciones y los esclavos negros representan más de la mitad de la población total y trabajan en su mayoría en las plantaciones de azúcar. Parece ser que estos cambios tuvieron lugar simultáneamente. En 1675, es de creer que Barbados, Nevis, Martinica, Guadalupe y la parte francesa de San Cristóbal, cumplían con estos criterios. No obstante, de un análisis más detallado de Martinica se deduce que los esclavos constituían la mayor parte de la población, pero que dicha mayoría profesional todavía se dedicaba al cultivo del tabaco. Esto podría servir también para Guadalupe y San Cristóbal. En Nevis, la mayor parte de los *householders* (los trabajadores blancos libres e independientes) trabajaba como *subsistence farmer*, además de llevar a cabo actividades en el sector azucarero. Los datos sobre los números de *small planters* que tenían algunos esclavos y sobre los *freemen* en Barbados hacen suponer que una minoría sustancial se dedicaba a otros sectores. ¿Estos *subsistence farmers* cultivaban también algo de tabaco u otros productos de exportación? ¿Cómo si no pagaban los *small planters* por sus esclavos? En Antigua, en 1678 casi la mitad de la población eran esclavos, aunque sólo existían seis plantaciones de azúcar. Cabe aceptar que allí se produjo el fenómeno que ya se mencionó con relación a Jamaica y Martinica; es decir, pequeños plantadores propietarios de esclavos que cultivaban productos de exportación y que se transformaron gradualmente en plantadores de azúcar. No era necesario que se hubiese introducido el cultivo del azúcar y la esclavitud como combinación en bloque, según el modelo brasileño. En algunas islas, la expansión del trabajo de los esclavos fue anterior a la reconversión al azúcar. La concesión de crédito por parte de los traficantes de esclavos tenía lugar a cuentagotas y escalonadamente en el transcurso de los años, tanto en lo

que se refiere a los productores de azúcar como a los cultivadores de tabaco. Los componentes del «paquete» para la producción azucarera, tales como tierra, esclavos e instrumentos eran adquiridos independientemente y reunidos por los propios colonos pudientes.

Green señala una diferencia de organización en la producción azucarera de Brasil y de las Antillas inglesas y francesas, que podría encontrar explicación en la abundante oferta de esclavos baratos y bienes de capital por parte de los neerlandeses. En Brasil había diferencia entre los grandes plantadores (los *senhores de engenho*), que poseían campos de caña, un ejército de esclavos, trabajadores libres especializados y un molino, por un lado, y los pequeños plantadores (los *lavradores de cana*), que solamente tenían campos de caña en propiedad o en arrendamiento parcial que cultivaban con la ayuda de unos pocos esclavos, por otro. Estos últimos molían la caña en los molinos de los *senhores de engenho,* quienes cobraban la mitad del azúcar blanco o mascabado como compensación, y a los arrendatarios les cobraban, además, otra parte de su mitad. Algunos de los *senhores de engenho* habían sido *lavradores de cana.* La revolución del azúcar en Brasil fue un proceso de reconversión progresiva desde una agricultura autosuficiente al cultivo del azúcar, de la que formó parte el ascenso social de los agricultores prósperos. En las colonias inglesas, nunca existió una clase social de cultivadores de caña y, desde el principio, todos los cultivadores de caña disponían de un molino propio. El ascenso social parece haber transcurrido escalonadamente. Cada cultivador de tabaco diligente fue provisto por los neerlandeses, por así decirlo, de un «paquete», lo que le convertía, en un mínimo de tiempo, en propietario de una plantación de azúcar.

Green no está solo en esta visión sobre la formación de las primeras plantaciones de azúcar en las islas inglesas. Publicaciones anteriores ya señalan la carencia de una clase social de plantadores de caña. En el siglo XVIII, la situación era tal y como la esbozaron estos autores. En opinión de Dunn, esto ya era válido para Barbados en el año 1680 [3], aunque no se desprende tan claramente de sus informes sobre los *middling planters,* con 20-59 esclavos, y los *small planters,* con 0-9 esclavos. Muchos *middling planters* (Dunn no indica porcentajes) poseían un mo-

[3] Richard S. Dunn, *Sugar and Slaves, The Rise of the Planter Class in the Englisch West Indies, 1624-1713,* Londres, 1973, pp. 64-65, 91-98.

lino, mientras que otros molían la caña en otro lugar. ¿Es posible que los *small planters* y sus esclavos no cultivaran nada de caña? Existen razones para hacerse esta pregunta, porque, en opinión de Roget, en Martinica existían todavía muchos cultivadores de caña que no poseían molino [4]. ¿Es posible que las grandes plantaciones que disponían de molino de azúcar constituyeran la fase siguiente a las pequeñas granjas que cultivaban productos menores? En cada paso, la concesión de créditos tenía su importancia, aunque una parte considerable del capital de la empresa de una gran plantación de azúcar podía ser acumulada por varias generaciones en el transcurso de los años. Dunn menciona que la mayoría de los 175 grandes plantadores de Barbados en 1680 eran colonos de segunda o tercera generación; por otra parte, entre éstos también se contaba a los que habían llegado a las islas con sus propias fortunas o que la habían adquirido a través del corso o la piratería. A diferencia de lo supuesto hasta ahora, tal vez los ingleses siguieran el modelo brasileño, en un principio, aunque tal sistema no se convirtiera en una jerarquía social estable. Debido a este proceso relativamente rápido en la formación de capital local en la agricultura, es posible que hubiera menos necesidad de créditos externos neerlandeses.

La siguiente cuestión que se plantea es si los neerlandeses efectivamente pudieron conceder créditos de alguna importancia para la venta de los esclavos que transportaban, en unas condiciones de pago favorables. Es probable que la participación neerlandesa en el tráfico de esclavos a la región caribeña entre 1646 y 1675 fuese considerablemente inferior a la cuota que se les ha atribuido hasta ahora. Hasta 1657, el período de las grandes importaciones de esclavos en Barbados, la contribución neerlandesa parece muy modesta. De la Westindische Compagnie no se conocen envíos de esclavos a la región caribeña en este período. Los particulares realizaron envíos limitados de esclavos desde Recife, que estuvo sitiada de 1648 a 1654, a la «Costa Salvaje» y las Antillas. La dirección corsaria de Zelanda capturó, entre 1654 y 1662, a 4.000 esclavos, que se vendieron principalmente en las Indias Occidentales. Se dispone de fuentes documentales sobre cinco expediciones particulares en triángulo desde los Países Bajos. Con todo, esto

[4] J. Petit Jean Roget, *La société d'habitation à la Martinique. Un demi-siècle de formation 1635-1685*, París, 1980, tomo II, pp. 1.154-1.155.

quizás sumara unas 1.000 importaciones al año hasta 1657. Por otra parte, el director neerlandés en la Costa de Oro señaló, entre 1645 y 1646, diez barcos de esclavos ingleses y, entre 1652 y 1657, quince barcos cada año, que equivaldrían a 1.500 ó 2.000 importaciones. En todo caso, no puede hablarse de un monopolio neerlandés en el tráfico de esclavos caribeño hasta el año 1660. Las expediciones de esclavos inglesas superaron a las neerlandesas ya desde finales de los años cuarenta. De 1658 a 1675, los neerlandeses llevaron 44.000 esclavos vivos a sus destinos caribeños: 5.000 a las propias colonias de la Costa Salvaje; por lo menos, 16.000 a Curazao dentro del comercio de asiento, y 23.000 a otros destinos. Después de 1660, el privilegio de la compañía Royal Adventures acabó prácticamente con el transporte directo a las islas inglesas. Seguramente se habrán dedicado desde San Eustaquio al contrabando. Cabe imaginar que la mayor parte de los 23.000 esclavos fueran llevados a las Antillas francesas. El apoyo neerlandés a la revolución del azúcar mediante la entrega de esclavos baratos en condiciones de pago favorables debió dirigirse más a las islas francesas que a las inglesas. El margen del tráfico de esclavos de un 400 %, en efecto, permitía una amplia concesión de créditos, aunque al mismo margen puede aplicarse también a los traficantes de esclavos ingleses.

¿Es cierto que los neerlandeses promovieron la revolución del azúcar por su supremacía en el comercio eurocaribeño? Para encontrar una respuesta a esta pregunta sería interesante conocer la magnitud de la supremacía y el tiempo que duró. Todavía no se han realizado investigaciones sistemáticas en esta materia. Según fuentes francesas contemporáneas, los neerlandeses, en los años cincuenta, enviaron de unos cien a doscientos barcos anuales a la región caribeña, y en los años sesenta, de sesenta a ochenta, mientras que los franceses solamente enviaron unas decenas de navíos. Esto parece posible. Los datos disponibles en el Archivo Notarial de Amsterdam confirman de quince a veinte expediciones anuales en los años cincuenta. A ello hay que sumar las expediciones de Rotterdam y Zelanda. Pero esto no dice mucho. De los datos de Amsterdam se desprende que, además de grandes navíos, también se enviaban otros más pequeños. En los años sesenta, se prepararon menos expediciones. Sobre el número de expediciones a la región caribeña, no se dispone de datos hasta aproximadamente el año 1675, cuando se enviaron ciento cincuenta barcos, de una media de cien toneladas, a las Indias Occidentales. El prestigio neerlandés en

el comercio eurocaribeño no puede aceptarse así como así, durante los años sesenta, cuando la revolución del azúcar se extendió de Barbados a Nevis y a las islas francesas. Antes de 1660 compartieron el comercio con ingleses, daneses, suecos y curlandeses, esto es, asociaciones variables de comerciantes neerlandeses, alemanes septentrionales, escandinavos y bálticos, además de franceses. Parece ser que después de 1660 tuvieron que ceder una parte sustancial a los ingleses.

Tampoco está claro que los bienes de capital de las plantaciones de azúcar, los molinos y los calderos, hayan sido abastecidos especialmente por los neerlandeses. Los datos sobre las mercancías exportadas a las Antillas desde los Países Bajos son muy escasos. Los inventarios de las cargas salientes que se conocen hasta ahora tienen relación con un determinado segmento del mercado: el abastecimiento de artículos de primera necesidad de los colonos blancos pudientes. Coinciden con el modelo francés acerca de una expedición a las islas que data de 1661: el 61 % del valor para diferentes tipos de alimentos, el 25 % para telas y ropa, el 9 % para artículos domésticos, el 2 % para armas y el 2 % para herramientas en las plantaciones. Solamente se dispone de documentación sobre un embarque aislado de calderas de cobre y piezas de molinos.

Por otra parte, el tipo de comercio al que se dedicaban las expediciones neerlandesas era muy variado. En algunos navíos embarcaban mercaderes/pasajeros, cada uno con sus pequeñas cargas. Así fue el viaje que hizo Pieter Muyssart en 1648 a Barbados, en el que llevó mercancías por un valor de 2.400 florines, que compartía con algunos familiares. Era un vendedor ambulante marítimo, y no un mercader que pudiese vender, en condiciones favorables, los molinos o los calderos de cobre para la cocción del azúcar. También hubo mercaderes más importantes, entre ellos sefarditas llegados recientemente a Amsterdam, que empleaban un factor en las islas y cargaban barcos completos. Éstos eran, por ejemplo, la familia Sweerts, Gillis Verbrugge, la familia De Pinto y la familia Bueno de Mesquita. El agente del rey de Francia, Guillaumme Belin de la Garde, y el representante de la compañía francesa en las Indias Occidentales, Guillaume Henry, cargaban los barcos a las Antillas probablemente con mercancías encargadas, de manera que aquí los neerlandeses eran más bien fletadores. Algunos plantadores tenían un comisionista en Amsterdam, y solamente estos mercaderes importantes y comisionistas podían participar en la concesión de créditos.

De igual modo, faltan datos importantes para formarnos una idea del funcionamiento empresarial del comercio caribeño-neerlandés. En primer lugar, no se conoce con seguridad la composición de los retornos. El azúcar aparece en cantidades considerables desde fines de los años cuarenta. Pero posiblemente el tabaco quedó como la exportación más importante en este período e, incluso, en los años cincuenta. Tampoco consta que el volumen de las importaciones de tabaco descendiera en el transcurso de los años sesenta. Los márgenes del comercio del tabaco no habrán sufrido grandes cambios en comparación con los años cuarenta. En aquella época ascendían al 400 %, lo que sin duda permitía una amplia concesión de créditos. Los márgenes del comercio azucarero bajaron a causa del descenso del 60 % del precio de venta hasta 1675. No obstante, resulta imposible determinarlos con precisión por falta de datos sobre el precio de compra. Por lo tanto, no consta que los márgenes en el comercio eurocaribeño permitiesen una amplia concesión de créditos.

Las demás ventajas que Green supone en el «paquete» neerlandés están insuficientemente documentadas. El flete por los barcos de 150-200 *last* variaba de 750 a 1.100 florines al mes. Esta cifra parece muy baja en comparación con las tarifas francesas. En los Países Bajos, los derechos de importación y exportación eran bajos en comparación con los de Inglaterra y Francia. Pero prácticamente en todos los aspectos del comercio caribeño-neerlandés falta todavía una investigación sistemática.

Según un estudio más detallado del irresistible «paquete» de la revolución del azúcar, que los neerlandeses, en opinión de Green, introdujeron en cada isla, una después de otra, esta oferta constaba de elementos que no se establecieron al mismo tiempo, ni en la misma medida, ni en todas las islas a la vez. Por tanto, Green sobrestima el papel de la oferta generosa y subestima la demanda de los plantadores, que podía ser consecuencia de una fortuna acumulada localmente o importada por ellos mismos. Quizás su escenario tiene más validez para las islas francesas a partir de 1654. La gran innovación anterior en Barbados había sido más bien una cuestión predominantemente inglesa. Sin duda, los neerlandeses apoyaron los cambios económicos y sociales, en las Antillas francesas e inglesas, más como comerciantes de mercancías en las rutas eurocaribeñas que como traficantes de esclavos.

La adquisición de una parte del asiento por la WIC en 1662, no solamente significó una compensación por la recesión del comercio

neerlandés con las Antillas inglesas en los años sesenta, sino también la obtención de una nueva posibilidad de comercio legal con los destinos españoles en la región caribeña. En 1656, las actividades de Henrico Mathias se anticiparon a ello. Probablemente, era un español residente en Amsterdam desde 1649, casado en 1669 con una neerlandesa; por lo menos, se menciona que era cuñado del director de Curazao Boudewijn Van Barlecom. En nombre de su principal Jacintho Vasques, mercader de Sevilla, llegó a un acuerdo con la cámara de Amsterdam en 1656 para la entrega de un número indeterminado de esclavos en Curazao a un precio de noventa y cinco pesos. En el mismo año, estaba involucrado en otro transporte de esclavos con el que también tuvo que ver Isaac Coymans, posiblemente en nombre de la compañía danesa. En 1657, firmó otros dos contratos de viajes triangulares: uno con la WIC para una entrega en Curazao, y otro con Laurens de Geer en nombre de la compañía sueca para la entrega de 300 a 600 esclavos en Puerto Rico o en la costa de Venezuela. El barco permaneció algo menos de un año en África occidental y entregó los esclavos en Venezuela en 1658. Los socios de Mathias en esta última expedición eran Guillelmo Bellin, el agente en Amsterdam del rey de Francia, y Philippo van Hulten. En estos contratos se acordó que el pago podía realizarse en plata o en tabaco venezolano, pieles, cochinilla, palo campeche, índigo o cacao. Para la República, este último artículo constituía una novedad.

Quizás, la experiencia adquirida en las expediciones de esclavos por Mathias motivó al agente de Lomelino y Grillo a recurrir en 1662 a la WIC con el fin de que llevase a cabo el asiento. Ese mismo año la contrató para entregar 2.000 esclavos en Curazao en un plazo de ocho meses; en 1668, 1670 y 1672, los contratos concernían a 4.000 esclavos por año, en un plazo de dos años y, posteriormente, de uno. Los datos sobre las importaciones de esclavos en Curazao no hacen sospechar que la compañía incumpliese estos acuerdos en cuanto a la cantidad, aunque las fuentes de Portobelo, Cartagena de Indias y Veracruz sugieren que los agentes del asiento no estaban de acuerdo con la calidad. La compañía embarcaba con regularidad esclavos de Curazao a las Grandes y Pequeñas Antillas y, ocasionalmente, a Nieuw Nederland. De esta forma, la isla participaba en el comercio intercaribeño. Se había acordado pagar los esclavos en pesos de plata. No obstante, el comercio de esclavos también funcionaba como pantalla para el co-

mercio de mercancías con los puertos de las costas de Venezuela, Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico. Los miembros de la comunidad judía que se había establecido en Curazao a partir de 1651 tenían actividades en este comercio en colaboración con sus familiares o socios de Amsterdam; entre ellos se encontraban el agente de España, barón Manuel de Belmonte, y el agente de Portugal, Jerónimo Nunes da Costa. Los retornos con destino a Amsterdam en este comercio consistían en tabaco venezolano, perlas y cacao.

En comparación con el comercio con las colonias de las otras naciones, las expediciones a las propias colonias neerlandesas en la región caribeña fueron muy limitadas. Esto era sobre todo asunto de Zelanda. Los zelandeses ampliaron un poco sus colonias en el Esequibo y Pomeroon; ya no se dedicaban exclusivamente al comercio de los productos del bosque con los indios. Los seis molinos de azúcar, propiedad de los Lampsins, en Tobago bien podían producir lo suficiente como para realizar las expediciones necesarias durante algún tiempo. A partir de 1667, se añadió Surinam. Muchos colonos ingleses abandonaron la colonia y la comunidad judía bajo David Nassy, y empezaron a organizar un medio de vida en dicho lugar, pero hasta el siglo XVIII no se llegó a hacer nada realmente importante.

El comercio con la costa nororiental de América

Las colonias inglesas en la parte nororiental de América crecieron entre 1648 y 1675 de forma menos espectacular que las de la región caribeña, aunque desempeñaron un papel cada vez más importante en las rutas comerciales del Atlántico Norte. La población de las colonias del Chesapeake aumentó de 12.700 habitantes en 1650 a 41.000 en 1670, y la de Nueva Inglaterra, de 22.900 a 51.900 personas. Mientras que el azúcar suplantó al tabaco en las islas caribeñas inglesas, los colonos del Chesapeake ampliaron el cultivo del tabaco. Sus exportaciones de tabaco aumentaron de 1,5 millones de libras, a principios de los años cuarenta, a 20 millones de libras en los años setenta. Se desarrolló cierta especialización entre las diferentes zonas de las plantaciones inglesas en América, algo que no lograron los franceses. Nueva Inglaterra, que apenas producía artículos para la exportación al mercado europeo, abastecía a las regiones de las plantaciones de madera, ga-

nado, pescado, carne y cereales, y obtenía, de esta forma, los recursos necesarios para pagar las importaciones europeas. El Canadá francés seguía siendo en esencia una colonia peletera y no desempeñaba esta función complementaria para las Antillas francesas.

A pesar de las medidas mercantilistas de Londres, los neerlandeses aprovecharon las buenas relaciones que habían establecido en los años cuarenta en Virginia para continuar con el comercio. En sus actividades recibieron el apoyo de Richard Bennett, el gobernador en 1652, y de Obedience Robins, un *county commissioner.* En 1660, Peter Stuyvesant logró firmar un tratado comercial con Virginia que hubiera podido convertir a Nieuw Nederland en un segundo San Eustaquio. Los virginianos, por su parte, impusieron a los neerlandeses unos derechos de exportación superiores a los ingleses, pero hicieron la vista gorda al cumplimiento de la *Navigation Act.* En cuanto al volumen de la participación neerlandesa en las exportaciones desde Virignia y Maryland, no se conocen datos cuantitativos, pero aunque esta cuota hubiera representado un porcentaje bajo, las cantidades podían ser considerables debido al fuerte incremento de las exportaciones. En 1675, los expertos argumentaron que en los años anteriores se había importado anualmente una cantidad de 3,5 millones de libras de tabaco virginiano en la República; en aquella época, probablemente la mayor parte se importó a través de Inglaterra. Una importación directa media anual de medio millón de libras es concebible para los años cincuenta.

En la segunda mitad del siglo XVII, el tabaco americano encontró la competencia de la producción indígena. Después de 1650, el cultivo del tabaco aumentó vertiginosamente en la parte occidental de Utrecht y en Güeldres. El tabaco indígena era de una calidad inferior al americano, pero aparecía en el mercado en iguales cantidades. En 1675, la producción neerlandesa superó en volumen las importaciones americanas. El tabaco indígena era más barato. Las empresas de acabado de Amsterdam procesaban las dos clases. En el proceso de enrollado o hilado, mezclaban las hojas nacionales de inferior calidad con las hojas americanas de mayor calidad y lo vendían a veces como auténtico tabaco «español» o virginiano. Especialmente en la región báltica, este tabaco negro neerlandés para mascar y para fumar tuvo gran aceptación por su bajo precio. En los Países Bajos la demanda de la hoja americana siguió siendo considerable, aunque como componente de las empresas tabaqueras, que se basaban principalmente en la producción nacional.

A pesar de los esfuerzos de la cámara de Amsterdam y de las autoridades municipales para incrementar la población, Nieuw Nederland fue, en comparación con sus vecinos ingleses, una colonia diminuta. La WIC subvencionó la emigración desde la República a las colonias en el Hudson. Cuando en 1655 se conquistaron las colonias suecas en el Delavare y las anexionaron a Nieuw Nederland, la ciudad de Amsterdam, en compensación por los préstamos concedidos, adquirió una región considerable y desarrolló una colonia propia. La población de Nieuw Nederland aumentó de 3.000 habitantes en 1650 hasta 6.500 en 1664. No obstante, el crecimiento demográfico no fue suficiente como para ofrecer un contrapeso a la expansión inglesa en el norte. En Long Island y desde Connecticut, los colonos ingleses buscaron nuevas posibilidades de establecimiento. En 1664, los ingleses conquistaron Nieuw Nederland que, como Nueva York, empezó a formar parte de una región colonial unida en América del Norte.

En su evolución económica, Nieuw Nederland mostró puntos de contacto con Virginia, así como con las colonias de Nueva Inglaterra. El principal medio de vida era la pequeña empresa familiar de tipo europeo basada en la agricultura y la ganadería. Los colonos cultivaban tabaco pero no lo suficiente como para poder pagar sus importaciones desde los Países Bajos. Al igual que los habitantes de Nueva Inglaterra, exportaron algo de cereales, ganado y bacalao seco a la región caribeña, aunque a escala muy reducida. Ganaban sus importaciones europeas principalmente mediante la exportación de pieles, que habían sido adquiridas en el curso superior del Hudson a cambio de mercancías neerlandesas. Después de 1664, los mercaderes amsterdameses y sus socios en Nueva York, con la colaboración del gobernador, mantuvieron el comercio de Nieuw Nederland, que se había convertido en colonia inglesa. Hasta los años noventa el comercio entre Nueva York y Amsterdam no disminuyó.

El comercio con Nieuw Nederland y, posteriormente, con Nueva York siguió siendo una prolongación del comercio privado con la región caribeña y Virginia. Las asociaciones de mercaderes de Amsterdam que se habían distinguido allí, como las firmas de Seth y Gillis Verbruggen, Dirk y Abel Wolf y Gillis van Hoornbeek, dominaron el comercio con Nueva Amsterdam. Entre 1648 y 1664, enviaron una media anual de siete a ocho barcos, habitualmente de ciento cincuenta *last.* La carga de retorno del *Emperador Carlos* en 1651, una de las pocas de las que

existe documentación detallada, muestra claramente el carácter permanente de estas expediciones comerciales. Dicha carga contenía 301 libras de azúcar (caribeño), 1.053 libras de tabaco (caribeño o virginiano), 1.116 pieles de castor de una pieza o cortadas y otras 200 pieles procedentes de Nieuw Nederland. Debido al crecimiento demográfico, las mercancías importadas se adaptaban cada vez más a sus necesidades que a las de los indios. Pero las necesidades en esta fase no eran muy distintas. A diferencia de la región caribeña, donde los alimentos eran los productos principales, a Nieuw Nederland se exportaban sobre todo textiles, en especial, frisas de Leiden (también un artículo codiciado en el comercio peletero), bebidas alcohólicas, pólvora y fusiles. Los bienes de lujo, como vinos franceses, muebles y productos de cuero, serían para una docena de colonos pudientes.

El número de pieles exportadas aumentó hasta 25.000 ó 35.000 al año y en 1657 se alcanzó incluso la cifra de 45.000. Los comerciantes las adquirían principalmente de los mohawk, al lado del fuerte Orange, en el curso superior del Hudson. Esta nación iroquesa estaba casi ininterrumpidamente involucrada en guerras con los indios en la región de los Grandes Lagos. Las armas de fuego, la pólvora y el plomo, además de las frisas y el aguardiente, eran los principales artículos en el comercio peletero. Los roces en los contactos entre los neerlandeses y los indios mohawk, que se habían producido a partir de 1639, fueron permanentes. A pesar de las persecuciones ocasionales llevadas a cabo por el comisario del fuerte Orange, los «corredores del bosque» continuaron molestando a los indios. Los jefes indios se quejaban de la venta de aguardiente, y las autoridades neerlandeses se esforzaron para mantener la prohibición sobre la venta de aguardiente a los indios, pero, aún así, hubo continuos incidentes a consecuencia de la excesiva ingestión de alcohol por parte de los indios. Los mohawk no comprendían que debían pagar en wampum o pieles de castor por la reparación de sus fusiles y se quejaban de que las existencias de pólvora y plomo eran demasiado pequeñas. Gracias a considerables dádivas (que en 1659 ascendieron a setenta y cinco libras de pólvora, cien libras de plomo, quince hachas y algunas navajas) y a la diplomacia, consiguieron mantener su amistad.

Las exportaciones de pieles desde Nieuw Nederland parecen una bagatela en comparación con el tabaco virginiano y el azúcar caribeño. Sin embargo, no eran del todo insignificantes dentro del contexto neer-

landés en el Atlántico. El precio en Amsterdam de las pieles de castor aumentó a partir de los años treinta. En los años cincuenta parece ser que su valor ascendía a ocho o diez florines. Las pieles procedentes de Nieuw Nederland pueden haber alcanzado un valor anual de 250.000 a 350.000 florines en Amsterdam. Esto era el equivalente a aproximadamente un millón de libras de azúcar. Los mercaderes de Amsterdam opinaban que esto merecía la pena, lo que se desprende de la continuidad de los participantes en las expediciones a Nieuw Nederland.

En el intercambio de Nieuw Nederland por Surinam, es probable que el valor de las exportaciones tuviese un significado secundario. Ambas colonias, en este aspecto, no eran inferiores la una a la otra. Surinam, que contaba con treinta y cuatro molinos de azúcar en 1664, podría haber producido un millón de libras de azúcar. El intercambio de Nieuw Nederland por Surinam en la Paz de Breda benefició a ambas partes: los ingleses obtuvieron una región unida en el noroeste de América y una zona con un comercio peletero interesante; los neerlandeses adquirieron su propia colonia azucarera en formación y se libraron de una colonia cuya defensa se hacía cada vez más difícil.

El comercio de mercancías y el tráfico de esclavos con África

Después de 1648, la WIC intentó, al principio, explotar ella misma su monopolio comercial en la costa occidental de África. Debido a la muy precaria situación financiera de las cámaras, esto sólo se logró en parte. Las diversas medidas para hacer que continuase el comercio borraron las fronteras entre las actividades de la WIC y las de los mercaderes privados, que, sobre todo, eran originarios de Amsterdam. Los particulares, que podían ser o no accionistas de la compañía, adquirieron una cuota directa en colaboración con una de las cámaras: como arrendatarios del comercio en una parte de la costa, como armadores de una expedición realizada con una licencia independiente, como participantes en una expedición de una de las cámaras y, después de 1668, como accionistas del Fondo para el Comercio Africano. Otros, en ocasiones también los mismos, trabajaban con completa independencia de la compañía, los contrabandistas, los que participaban en las compañías suecas y danesas y los participantes en los viajes independientes realizados en colaboración con los mercaderes franceses, como fue el

caso del viaje del *Europa* en 1666 y 1667, que describió Nicolas Villault de Bellefond. La débil posición de la WIC no hizo disminuir necesariamente la participación neerlandesa en el comercio africano, aunque dificulta mucho más el conocer lo que realmente ocurrió.

La costa entre el cabo Blanco y el cabo de Las Palmas, con los productos africanos menores, que había sido distribuida entre las cámaras, fue la primera región que cayó en manos privadas, sobre todo amsterdamesas. La cámara de Zelanda se había retirado del Senegal hasta Arguim, en cabo Blanco, en donde mantenía una fortificación con veinticinco personas. Se comerciaba con plumas de avestruz y gomas a cambio de mercancías europeas y reales de a ocho que se ganaban en el comercio con las Islas Canarias a cambio del pescado adquirido y secado allí mismo. Las expediciones se realizaban a través de los contratos *bodemerij,* y sin duda eran los prestamistas quienes sacaban el mayor beneficio de estas actividades. En el año 1654, la cámara de Groninga arrendó el comercio con Gambia a la firma Wickefoort por una cuantía de 3.000 florines. En lugar de un barco al año, zarparon cinco con rumbo a este río. No obstante, con el desagrado de la cámara de Amsterdam, dicha firma también se introdujo en el comercio con Cabo Verde. Apoderándose de la pequeña fortificación curlandesa en el Gambia, la cámara de Amsterdam logró ahuyentar al competidor de la propia ciudad pero tuvo que ceder de nuevo este puntal a los ingleses en 1664. Después de esto, los mercaderes de Groninga no tuvieron mucha inclinación a arriesgarse y en 1671 y 1673 lograron arrendar el comercio a Herman Abrahamsz. Este antiguo servidor de la compañía en Elmina, que ya había sido juzgado por contrabando de oro, estaba casado con Constantia van Wickefoort, y Gambia se quedó en la familia. Desde el pequeño fuerte de Goeree (con una población de cien personas) y las factorías de Portudal, Rufisque y Joal, la cámara de Amsterdam mantuvo el comercio con Cabo Verde. Aquí adquiría pieles de buey de los africanos, marfil y cera de los portugueses de Cacheu, y también esclavos, aunque pocos por su elevado precio. Anualmente enviaba cargas por un valor de 40.000 a 60.000 florines distribuidas entre una expedición en primavera y otra en otoño, cifras que quizás fueran algo mayores que las del período 1623-1636, cuando se destinó anualmente una cantidad de 43.000 florines al comercio con Cabo Verde (véase tabla 2.1.); con respecto al período intermedio, no se dispone de datos.

El comercio de la cámara del Mosa con Sierra Leona fue transferido en los años cincuenta a la asociación amsterdamesa de Jasper Vinckel. Éstos, incumpliendo los acuerdos, también recalaban en la Costa de Camelote y, lo que era más grave aún, tenían participación en la compañía danesa. Después que Hendrik Caerloff, en 1662, por resentimiento, revelara las intrigas de esta compañía extranjera, la WIC pasó al ataque. Isaac Coymans fue condenado a seis años de prisión, al exilio y a una multa de 20.000 florines. La pena real fue considerablemente más suave que la sentencia y no tuvo efecto disuasorio. Su tía Sophia Trip, viuda de su tío Johan Coymans y accionista principal de una de las más importantes firmas de Coymans & Voet de Amsterdam, participó algunos años más tarde, de forma discreta, en la expedición francesa del *Europa.* Parece ser que, tras la actuación contra Coymans, Sierra Leona desapareció como región comercial separada; a lo sumo se convirtió en una zona de paso. La costa de Camelote pertenecía a la cámara de la región al norte del IJ. En 1668, la asociación amsterdamesa de Gillis Hoornbeek, Jean Baptista van Renselaer y Abel Wolff, todos con actividades en el comercio con la región caribeña y Nieuw Nederland, se apoderó de dicha región. Al norte y al sur de Cabo Verde los amsterdameses controlaban la situación.

Todas las cámaras preparaban expediciones por turno a la Costa de Oro y a la Costa de los Esclavos. Tras la caída de Recife en 1654, estas empresas volvieron a animarse. No obstante, también la competencia había aumentado: no solamente la de los daneses y, hasta 1655, la de los suecos, sino sobre todo la de los ingleses que, después de 1660, estaban agrupados en la compañía Royal Adventurers. El comercio del oro de la WIC estuvo concentrado en tres puntos: al oeste de Elmina, en las factorías a ambos lados del Cabo de Tres Puntas, al este, en el viejo fuerte de Mouree y, más al este, en Accra, que según los cálculos de Dapper servía una tercera parte de las compras de oro. La compañía alentaba a las asociaciones privadas neerlandesas para que extrajesen oro. Una asociación amsterdamesa bajo el mando de Gerhardt Hetlingen, el socio de la plantación de Listry en Guadalupe, obtuvo en 1667 el permiso para que sus esclavos lavasen oro del río Pra; una aventura sin éxito. Los akanistas seguían llevándose la mayor parte del oro. La segunda guerra anglo-neerlandesa entorpeció en gran medida el comercio, aunque fueron sobre todo las guerras africanas internas las que obstaculizaron el abastecimiento de oro. Estos conflictos, que se arrastraron

durante años y que formaban parte de la creación de unas unidades políticas mayores en el interior, tales como Akwamu y Denkyira, se intensificaron probablemente con las armas de fuego que los traficantes de esclavos ingleses les vendían. La WIC siguió la política de comprar tan pocos esclavos como fuera posible en la Costa de Oro. Al igual que los portugueses, los neerlandeses opinaban que un próspero tráfico de esclavos podía poner en peligro el abastecimiento de oro.

Parece ser que las exportaciones neerlandesas entre 1655 y 1675 ascendieron a una media de 511 kilogramos anuales. No se conocen las exportaciones del período 1648-1654, con excepción del año 1653 (600 kilogramos). Es muy probable que en este período el comercio de oro de la WIC, así como el tráfico de esclavos, se detuvieran prácticamente por falta de cargas procedentes de los Países Bajos. En aquel momento, los emprendedores, como Hendrik Caerloff, vieron su oportunidad. Después de 1655, la compañía compraba anualmente 356 kilogramos, los contrabandistas 125 kilogramos y los servidores de la compañía, incluyendo al director en la costa, 30 kilogramos, que lograban introducir clandestinamente en la metrópoli a pesar de todas las inspecciones existentes. Las exportaciones totales de oro por barcos neerlandeses fueron mayores entre 1655 y 1675 que entre 1637 y 1648: una media anual de 511 kilogramos, en comparación con los 424 kilogramos del segundo período citado; pero eran considerablemente inferiores a la cuota neerlandesa de 700 a 1.000 kilogramos, del primer cuarto del siglo. En aquel momento los neerlandeses llegaron a exportar la casi totalidad de la oferta de oro de la costa de África occidental, y entre 1655 y 1675, probablemente algo más de la mitad. El resto era adquirido por la compañía inglesa y los intrusos.

La composición de las cargas para el comercio de mercancías no parece haber sufrido cambios en comparación con el período anterior a 1648. También ahora, los servidores de la compañía mejoraron los márgenes participando en el comercio interafricano. El director de Elmina enviaba, dos o tres veces al año, un yate a la factoría de Benín para recoger las mercancías adquiridas. Esta embarcación pasaba por la «Costa de los Colmillos» y de «QuaQua», donde se compraba, desde el barco, marfil y textil, regresando al departamento principal. El precio de compra del oro fluctuaba. Algunas veces, ingleses y neerlandeses intentaban superar sus mutuas ofertas durante un período largo; otras, eran superados por los contrabandistas. Ingleses y neerlandeses intentaron es-

tablecer unos precios fijos con los akanistas. En este contexto hizo su aparición el *ounce trade*, a saber, el establecimiento de un precio fijo por una combinación fija de artículos. En 1658 y 1659, una pequeña «bende» (esto es, 1/4 marco = 62,5 gramos de oro fino) equivalía a quince barras de hierro o veinticuatro navajas de cobre de contramaestre, veinticuatro sábanas, sesenta y cuatro libras de cobre, ciento cuarenta piezas de lino y veinticuatro jarras de estaño grandes o treinta pequeñas. Para este período no se dispone de cálculos sobre el precio de compra del oro, que debía de superar el del período anterior: probablemente fluctuaba alrededor de los 575 florines por kilogramo de oro fino. El precio de venta en los Países Bajos parece haber subido (1.280 florines frente a 1.180 florines por kilogramo). Los márgenes del comercio del oro eran inferiores. Los datos sobre las exportaciones de marfil son muy incompletos aunque las cifras de las exportaciones de la compañía para 1653 y 1655 son muy similares a las del período 1636 a 1648.

La WIC mantenía las factorías en la parte occidental del golfo de Benín, en Arder y Popo, principalmente para el tráfico de esclavos, donde también estaban situados los puestos comerciales ingleses y franceses; Benín casi no ofrecía esclavos. En el golfo de Biafra los neerlandeses, al igual que antes, negociaban desde el barco. Al sur del Cabo López había factorías en Loango, Malemba, Ngoio y Sonho. Los neerlandeses fueron expulsados de estos lugares por los portugueses en 1648, pero regresaron dos años más tarde. El conde de Sonho, que se había independizado del reino de Congo, constituyó una zona límite entre aquéllos y los portugueses en Luanda. En los años cincuenta, el comercio neerlandés en esta región era débil. No debió de haber sido arrendado sino que se había convertido en la *chasse gardée* del contrabandista Roubergen, originario de Flesinga. Además de los portugueses, también los ingleses operaron en este lugar, a partir de 1660. Gracias al comercio de asiento, creció la actividad neerlandesa. Después de Arder, era su segundo centro para el tráfico de esclavos.

Las escasas expediciones neerlandesas con esclavos documentadas, entre 1649 y 1657, eran viajes particulares, clandestinos o no. A partir de 1652, los colonos de Nieuw Nederland podían importar esclavos directamente a través de los comerciantes privados. El viaje del barco *El Caballo Blanco* (1654-1655), armado por los amsterdameses Dirk Pietersen Wittepaert y Jan Sweerts, fue un primer intento que apenas encontró continuidad. *El Amor* (1651) y el *León Rojo* (1655) parecen haberse

dirigido a la región caribeña. A pesar de la oposición de la cámara de Zelanda, la compañía permitió, en 1656, que los particulares adquiriesen esclavos en la región sur de Arder, con excepción de Loango, a cambio de una exacción de veinticinco florines por cada *last*. En la práctica, la mayor parte de este comercio se realizó en el golfo de Biafra. El comercio de esclavos se reemprendió después de 1657. Anualmente, cuatro o cinco barcos de esclavos de la WIC o de mercaderes privados zarpaban con destino a Curazao, a las colonias neerlandeses en la Costa Salvaje y a otros lugares de la región caribeña. Los años tope fueron entre 1668 y 1672, cuando se realizaron de quince a veinte expediciones. Entre 1658 y 1674, los neerlandeses llevaron aproximadamente 44.000 esclavos vivos a América. Las importaciones neerlandesas de esclavos capturados y comprados pueden estimarse, para el período 1651-1657, en 1.000 por año; calculándose unos 3.000 esclavos en 1675. Las importaciones neerlandeses totales, entre 1651 y 1675, rondaron las 54.000 personas. Con una mortalidad del 15 % durante la travesía, esto significaba una exportación de 62.000, lo cual representa el 15 % del tráfico de esclavos total en la región atlántica entre 1651 y 1675. Los portugueses y los ingleses superaron con creces a los neerlandeses en esta rama del comercio.

Se conoce la región de origen de aproximadamente 30.000 esclavos exportados por los neerlandeses: el 41 % procedía de la Costa de los Esclavos, el 25 %, de Loango, el 18 %, de la Costa de Oro, y la parte restante, de Senegambia (5 %), la Costa de Marfil (2 %) y el golfo de Biafra (9 %). En los contratos con los asentistas se estipulaba que los esclavos para la América española no podían proceder de Calabari. Por eso fue tan limitada la cuota de esta región, más barata. Las compras en Loango sólo empezaron a aumentar después de 1662. Arder, igual que en el período de 1637 a 1641, era el proveedor principal de los neerlandeses. También en esta época compraban esclavos a cambio de conchas cowry (cerca del 35 %) y de barras de hierro (21 %); el resto lo pagaban con trece artículos diferentes. El precio no cambió, 37,5 florines; se desconocen los precios de las demás regiones. El precio de venta acordado con los asentistas era de 259 a 268 florines por una pieza de India, un hombre adulto y sano; en otros lugares de la región caribeña, era algo inferior. El precio de un esclavo medio estaba en más de un 10 % por debajo del de India. Esto no impidió que, con una mortalidad del 15 %, el margen comercial fuera suficientemente amplio como para poder ofrecer condiciones de pago flexibles. A di-

ferencia del tráfico de esclavos con el Brasil neerlandés, es concebible que el de la región caribeña resultara lucrativo.

En el período de 1651 a 1675, los neerlandeses dedicaron probablemente la mayor parte de sus cargas al oro, y no a los esclavos. Con un precio de compra de 575 florines por kilogramo de oro, destinaron alrededor de 7,3 millones de florines a esta mercancía, siendo de 2,5 millones de florines la inversión en esclavos. Lo cual es sorprendente, teniendo en cuenta los márgenes mucho más atractivos del tráfico de esclavos. Las ventas de los esclavos se realizaban frecuentemente con un pago aplazado. En esta materia, los neerlandeses habían adquirido experiencia en su propia colonia de Brasil, lo que les aconsejaba prudencia especialmente con respecto a las entregas a las colonias francesas e inglesas. En las entregas a los asentistas que, en principio, se realizaron al contado en reales de plata, los funcionarios se enfrentaban con descuentos, en su opinión arbitrarios. El concepto de pieza de India ofrecía muchas posibilidades para estas prácticas. Además tropezaron con la demanda inesperada de las autoridades locales para ceder algunos esclavos con el fin de satisfacer los derechos de aterrizaje; de aquí que la WIC prefiriese las entregas en Curazao. Los márgenes del tráfico de esclavos, a primera vista, parecen más atractivos de lo que probablemente fueron en realidad.

En comparación con el período de 1637 a 1648, los neerlandeses no salieron perjudicados en el tráfico con África. Tras una depresión que duró hasta 1657, hubo una recuperación en la que, tanto el comercio del oro como el tráfico de esclavos, superó al período anterior, a pesar de una mayor competencia, sobre todo por parte inglesa. Los portugueses se habían retirado del circuito sur del Atlántico. En el comercio con África del circuito norte del Atlántico parece ser que ingleses y neerlandeses ocuparon una posición similar. Los neerlandeses seguían dominando el comercio de mercancías, mientras que los ingleses les superaban en el tráfico de esclavos. Éste, no obstante, era el segmento con mayor expansión y probablemente también el más lucrativo.

La parte obtenida por los neerlandeses en el tráfico atlántico: 1649-1675

En la segunda mitad del siglo XVII, ingleses, neerlandeses y franceses consiguieron duplicar el sector americano de las plantaciones en la

región caribeña. Crearon un segundo Brasil y rompieron con el liderazgo portugués en la producción de azúcar. A su vez, los portugueses iniciaron en Brasil el cultivo del tabaco, que alcanzó un volumen respetable. Pronto Brasil fue igualado, pero aun así había que tenerlo en cuenta. A partir de ahora, los colonos ingleses, franceses y portugueses competían entre sí por su cuota de azúcar y de tabaco en el mercado europeo; los neerlandeses y otras naciones desempeñaban un papel marginal como productores. Con la duplicación del sector de plantaciones en la parte norte del Ecuador, el circuito entre los países noroccidentales de Europa y la región caribeña, que había sido creado alrededor del año 1600, se convirtió en el mundo comercial del Atlántico norte. La circulación de barcos y mercancías entre las metrópolis de la Europa noroccidental y las colonias en la región caribeña estaba relacionada con el comercio de mercancías y de esclavos africanos de ingleses, franceses y neerlandeses; la ramificación de dicho comercio con la parte nororiental de América había evolucionado hacia un circuito independiente, lo que permitió que los colonos de las colonias continentales inglesas desempeñasen su propio papel en el comercio atlántico. Los neerlandeses ocuparon una posición dominante en el circuito del comercio eurocaribeño entre 1640 y 1660. A causa de las medidas mercantilistas inglesas y francesas, se vieron obligados a ceder su participación directa y a buscar sus intereses comerciales introduciéndose en las redes comerciales de sus competidores; en cambio, el comercio de asiento ofreció nuevas posibilidades.

En el comercio europeo con las costas occidentales de África en 1675, más que en 1600, significaban más los esclavos que el oro. Debido a la duplicación del sector americano de las plantaciones, las importaciones de esclavos habían aumentado pero no se habían duplicado. En el primer cuarto del siglo XVII, cerca de 10.000 esclavos llegaban anualmente a América, mientras que, en el tercer cuarto del mismo siglo, esta cifra ascendió a 14.000. En 1675, el sector de plantaciones del norte del Atlántico poseía un número de esclavos considerablemente inferior al de Brasil: 106.000 en comparación con los 150.000 que se estiman; además, las importaciones en las colonias europeas noroccidentales iban en detrimento de las importaciones de la América española. El tráfico de esclavos se había convertido en un asunto multinacional en el que portugueses e ingleses ocupaban las posiciones dominantes. Después de 1648, los brasileños portugueses iniciaron el tráfico directo afroamericano, comprando esclavos a cambio de un producto america-

no: el tabaco. La mayoría de los esclavos procedían, al igual que en 1600, del África Central (de Angola y, en esta época, también de Loango); además, el golfo de Benín y el golfo de Biafra pasaron a pertenecer a las regiones suministradoras de las plantaciones. Aunque los neerlandeses sólo poseían una colonia de muy reducidas dimensiones, su posición en el tráfico de esclavos no fue insignificante, ni por supuesto prominente, debido a su participación en el asiento español.

El azúcar y el tabaco eran los productos principales en ambos sectores de la América de las plantaciones. La cantidad de azúcar exportada, en comparación con el principio de siglo, se había duplicado y el tabaco había aumentado prácticamente de nada a veintidós millones de libras anuales. Ingleses y portugueses tuvieron sin duda la mayor cuota en los retornos americanos a partir de los años sesenta. A pesar de un considerable descenso de precio, ninguno de los dos productos se convirtió en Europa en un artículo de consumo masivo. Con el descenso de los precios, el valor en dinero de los dos principales productos de plantación aumentó de forma menos espectacular que su volumen, en comparación con el año 1600. Las exportaciones de plata de la América española representaban todavía, en 1675, un valor considerablemente superior al del azúcar y el tabaco. A su vez, estos dos últimos productos superaron con creces el valor de los retornos asiáticos de las compañías neerlandesas e inglesas en la India Oriental, una diferencia que en el siglo XVIII alcanzaría proporciones dramáticas (véase tabla 3.1).

La cuota neerlandesa de los retornos atlánticos, en 1675 o en los veinticinco años anteriores, no puede estimarse con precisión. La tabla 3.2., por lo tanto, sirve sobre todo para reflejar qué partes están basadas en datos cuantitativos, que en alguna medida son fidedignos, y dónde se encuentran los grandes puntos desconocidos. Solamente los valores del corso en Brasil hasta 1662, de los retornos del comercio africano de mercancías y de las exportaciones de pieles de Nieuw Nederland (hasta 1664) están razonablemente documentados. El gran desconocido se encuentra en la parte más importante del tráfico neerlandés en el Atlántico, en este período: los retornos de la región caribeña y Virginia. Resulta aceptable que los neerlandeses, por lo menos, compraron mercancías por el mismo valor de venta de los esclavos que habían traído. Con una venta anual de 2.160 esclavos y un precio de venta medio por esclavo de 200 florines, pudieron adquirir mercancías por un valor de 432.000 florines cada año. Con un margen comercial

Tabla 3.1. Referencias del valor de las principales importaciones en Europa de América, África y Asia alrededor del año 1675, en millones de florines

Origen	Producto por separado	Total
América española		38,8
Chesapeake		4,7
IOI *, azúcar	de 5 a 6,6	
IOI, tabaco	0,5	de 5,5 a 7,1
IOF **, azúcar	2,6	
IOF, tabaco	0,5	3,1
Brasil, azúcar	9,4	
Brasil, tabaco y otros	6,3	15,7
África occidental		1,2
VOC	9,1	
EIC	7,9	17

Fuentes: La América española: Michel Morineau en la obra editada por Pierre Léon, *Histoire économique et sociale du monde,* París, 1978, vol. 2, pp. 120-121.

Chesapeake: Se trata de 18 millones de libras de tabaco. El volumen fue tomado de Russell R. Menard, «The Tobacco Industry in the Chesapeake Colonies 1617-1730; an interpretation», en *Research in Economic History,* 5 (1980), pp. 157-161. El valor ha sido calculado con precios de Amsterdam procedentes de H. K. Roessingh, *Inlandse Tabak,* Wageningen, 1976, p. 532, a saber, 26 florines por cada 50 kilogramos. El florín ha sido calculado en pesos según la proporción 1 peso = 2,62 florines (véase Steensgaard en Tracy (ed.), *op. cit.,* p. 107).

IOI: El volumen del azúcar se ha tomado de Richard B. Sheridan, *Sugar and Slavery. An economic history of the British West Indies 1623-1775,* Londres, 1974, pp. 22 y 496; J. Lang, *The King's Plantation,* p. 109; R. Dunn, *Sugar and Slaves,* p. 203. Los precios son los existentes en Amsterdam del mascabado según Posthumus.

La estimación del volumen de la producción tabaquera de las Indias Occidentales inglesas, en 1670, constituye un problema. Solamente conozco un cálculo de la cantidad de tabaco producida para Martinica: 751.000 libras en 1671. Jacques Petit Jean Roget, *La Société d'habitation à la Martinique, un demi-siècle de formation 1635-1685,* París, 1980, tomo 2, p. 1.396. Una indicación de la exportación total de las Indias Occidentales inglesas y francesas en su conjunto contiene una cifra para la importación de tabaco caribeño en la República, en 1675, de 2,7 millones de libras (Roessingh, *op. cit.,* p. 238). En opinión de Davis, Inglaterra exportó de la mitad a las tres cuartas partes del tabaco y azúcar americanos. Suponiendo lo mismo para Francia, he estimado la producción total de las Indias Occidentales inglesas y francesas, en su conjunto, en 5 millones de libras, y la he dividido por igual entre las dos regiones. El valor se calculó con precios en Amsterdam.

IOF: La producción de azúcar ha sido calculada en base a C. Schnakenbourg, «Statistiques pour l'histoire de l'èconomie de plantation en Guadeloupe et en Mar-

* IOI: Indias Occidentales inglesas. *(N. del T.)*

** IOF: Indias Occidentales francesas. *(N. del T.)*

tinique 1635-1835», en *Bulletin de la Société d'Histoire de Guadeloupe*, 31 (1977), 97. Para el tabaco, véase más arriba.

Brasil: He partido del importe de las exportaciones totales a Portugal (de 9 a 10 millones de cruzados) de V. Magalhaes Godinho, «Portugal and her Empire», en *New Cambridge Modern History*, Cambridge, 1961, vol. 5, p. 385. De dichas exportaciones, 6 millones de cruzados correspondían al azúcar (las importaciones eran de 1,2 millones de arrobas al precio de 5 millones de cruzados = 2.000 reis por arroba), los restantes 3 ó 4 millones de cruzados correspondían a tabaco, madera para tintura y pieles. Brasil produjo, según mis estimaciones, aproximadamente la misma cantidad de azúcar que las Indias Occidentales inglesas y francesas en su conjunto. He hecho el cambio de acuerdo con la proporción: 1 cruzado = 0,63 pesos.

África occidental: Se trata aquí de 933 kilos de oro, 1.280 florines por kilo. Véase Garrard.

Asia: El valor de las importaciones de la VOC y la WIC ha sido tomado de Steensgaard en D. Tracy (ed.), *op. cit.*, p. 112.

estimado en un 120 %, esto representaba en los Países Bajos un valor de 950.000 florines. Por lo menos hasta los años cincuenta, los neerlandeses también vendieron muchas mercancías europeas en la región caribeña. Hasta el momento no se conocen datos que permitan ofrecer un punto de conexión para realizar una estimación. No obstante, es razonable suponer que los retornos de la región caribeña y del Chesapeake fueran un múltiplo del importe anteriormente mencionado. Un elemento que lo complica todo es la estimación del efecto de las medidas mercantilistas inglesas y francesas. Es aceptable que disminuyera la cuota directa neerlandesa en las exportaciones de las islas inglesas y francesas. Sobre la cuota semidirecta del comercio clandestino faltan todos los datos cuantitativos. Posiblemente, el valor medio anual de los retornos neerlandeses del Atlántico, entre 1649 y 1675, fuera inferior en comparación con el período 1636-1648, pero no se sabe con seguridad.

En cuanto a la composición de los retornos neerlandeses del Atlántico entre 1649 y 1675, solamente puede decirse algo a grandes rasgos. Al igual que en el período 1636-1648, estaban formados principalmente por azúcar y tabaco. La cuota del azúcar probablemente disminuyó bastante entre 1646 y 1660; Barbados aún no podía compensar la reducción de las exportaciones brasileñas. Por otra parte, se supone un fuerte incremento del tabaco. No se ha podido comprobar si las cantidades de tabaco americano traídas por los neerlandeses después de 1660 disminuyeron. La producción tabaquera en las islas francesas, donde los neerlandeses pudieron negociar sin restricciones du-

rante más tiempo que en las islas inglesas, todavía era considerable. A partir de 1662, tuvieron mayor acceso al tabaco venezolano. La revolución del azúcar no originó cambio alguno de trascendencia en la composición de los retornos neerlandeses del Caribe. La innovación fue más bien el comercio de asiento, con el que adquirieron el nuevo producto, el cacao, y ganaron los reales de plata que anteriormente habían adquirido en América mediante el corso. Las pieles de Nieuw Nederland siguieron entrando en Amsterdam después de 1664. Las importaciones de oro africano eran, como en el siglo XVII en su conjunto, un componente fijo, y nada despreciable.

Tabla 3.2. Valor medio anual de la cuota directa neerlandesa en las importaciones americanas y de África Occidental a Europa en 1649-1675, en millones de florines

Brasil, corso, 1649-1662	0,5
Brasil, comercio clandestino	p.m.
Africa occidental	0,7
Retornos caribeños	< 0,95
Chesapeake, 1649-1664	0,25 ?
Nieuw Nederland, 1649-1664	0,3

Fuentes: Franz Binder, «Die Zeeländische Kaperfahrt 1654-1662», en *Archief Koninklijk Zeeuws Genootschap der Wetenschappen,* 1976, pp. 67, 78, nota 13; «Die Goldeinfuhr von der Goldküste in die Vereinigte Provinzen 1655-1675», en Hermann Kellenbenz (ed.), *Precious Metals in the Age of Expansion (Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte, Bd2),* Stuttgart, 1981. Hermann Wätjen, «Zur Geschichte des Tauschhandels an der Goldküste um die Mitte des 17. Jahrhunderts», en *Forschungen Dietrich Schäfer dargebracht,* Jena 1915, pp. 527-563. John R. Pagan, «Dutch Maritime and Commercial activity in Mid-Seventeenth Century Virginia», en *Virginia Magazine of History and Biography,* 90 (1982), pp. 485-501.

La caída espectacular del imperio de la WIC ha dejado en la historiografía neerlandesa la impresión de que también después de 1649 los neerlandeses perdieron oportunidades en la región atlántica, en un marcado contraste con el papel brillante de la VOC en Asia. Este criterio subestima la contribución de los mercaderes neerlandeses privados a la creación de un segundo Brasil en la región caribeña; en la historiografía inglesa, en cambio, esta contribución ha sido sobrestimada. Tampoco juzga en su justo valor las posibilidades para el comercio clandestino con las colonias americanas por parte de Inglaterra

y Francia. Por otra parte, no tiene en cuenta la capacidad innovadora de las personas que en la parte oriental de Utrecht y Guëldres crearon una segunda Virginia.

Parece ser que los mercaderes privados no aprovecharon tan mal las oportunidades que tuvieron en la región atlántica después de 1648. Esto no impide que la contribución del sector atlántico a la posición neerlandesa en el comercio mundial fuera más pequeña que la del comercio con España y el Levante o con Asia. Los retornos de las flotas de la VOC ascendieron en los años cincuenta a 8,4 millones de florines anuales y en los años sesenta, a 9,2 millones. Los retornos de las flotas de Esmirna y Cádiz deben de haber ascendido aproximadamente al mismo valor. Los retornos de América y África occidental fueron probablemente más modestos, del orden de tres a cuatro millones de florines. Gracias a los grandes retornos de la VOC, los mercaderes neerlandeses influyentes dirigieron sus miradas calculadoras a Asia. En Inglaterra y Francia, los retornos americanos superaron a los asiáticos. Allí los sueños de ganancia se dirigían a las plantaciones de azúcar de las Indias Occidentales.

Capítulo VI

LOS NEERLANDESES EN LA REGIÓN ATLÁNTICA, 1675-1800: LAS ESTRUCTURAS DEL COMERCIO, DEL GOBIERNO Y DE LA PRODUCCIÓN

La República en la región atlántica, 1675-1800. Introducción

En muchos aspectos, la historia de la presencia neerlandesa en la región atlántica, en 1675-1800, es diferente de la del período anterior. Además del comercio, también adquirió importancia la producción de mercancías comerciales que se reducían casi exclusivamente al café y el azúcar cultivados en las colonias neerlandesas de la Guayana. El volumen del comercio neerlandés en la región atlántica estaba determinado cada vez más por la producción de las colonias neerlandesas. Por este motivo, es lógico que los siguientes capítulos estén dedicados a la administración, el gobierno y la estructura económica y social de las colonias neerlandesas, siempre que estos factores tengan importancia en la producción de los cultivos para la exportación.

Del período 1675-1800 no puede añadirse mucho que sea nuevo con respecto a la cuota neerlandesa en el comercio atlántico. Después de 1675, dicha cuota estaba determinada, mientras que en el período anterior los neerlandeses todavía intentaban establecer algunas nuevas metas. Tras la devolución de Nueva York a Inglaterra, al término de la tercera guerra anglo-neerlandesa, quedó de manifiesto que la República no quería disponer de una colonia demográfica en América del Norte. El mismo caso se dio después de la rendición de Recife, con respecto a la tierra firme de América del Sur. A partir de 1675, tampoco se produjeron grandes modificaciones en la región caribeña, y la República —a diferencia de épocas anteriores— nunca volvió a ocupar temporalmente las colonias de otras potencias en esta parte del mundo. Incluso la posición relativamente prominente de la República en la costa occi-

dental de África perdió mucha importancia, puesto que el comercio se desarrollaba cada vez más fuera de los fuertes europeos. Por otra parte, todas estas evoluciones no modificaron la posición de la extensa industria del acabado de productos atlánticos en la República: las refinerías de azúcar, que dependían en más de dos tercios del abastecimiento de azúcar crudo de colonias no neerlandesas.

Visto lo anterior, es necesario analizar ahora algunos temas que no aparecen en los capítulos ya desarrollados. En primer lugar, analizaremos el gobierno de las colonias neerlandesas en la región atlántica. ¿Hasta qué punto las diferentes autoridades coloniales neerlandesas estimularon o frenaron la producción y el comercio en la región atlántica? En segundo lugar, hablaremos de la financiación de las plantaciones en el Caribe neerlandés. Por lo que parece, entre 1750 y 1773, los inversores neerlandeses prestaron de forma repentina muchísimo dinero a los propietarios de las plantaciones en las colonias neerlandesas. Este *bubble* de inversiones tuvo consecuencias significativas para el rendimiento de las plantaciones neerlandesas, rendimiento que también se vio afectado por el gran número de esclavos que logró escapar de las plantaciones en Surinam. En los siguientes capítulos se estudiarán las causas de dicha fuga de cimarrones, así como los motivos por los que esta forma de protesta tuvo éxito en Surinam.

Los temas de los dos capítulos dedicados a este período (1675-1800) están divididos de la siguiente forma: En el capítulo VI se expone la estructura del comercio neerlandés y la posición colonial neerlandesa en la región atlántica. En el capítulo VII, se analiza el volumen y el carácter de los flujos comerciales, la producción de cultivos tropicales para la exportación en la Guayana, y la economía de las Antillas neerlandesas; al final de este capítulo, se trata del comercio de mercancías y de esclavos en la costa occidental de África, para terminar sopesando la importancia que el comercio atlántico tuvo en la economía de la República.

La esfera de influencia política y militar en la región atlántica, 1675-1800

Después de 1675, la República de los Siete Países Bajos Unidos no desempeñó más que un papel modesto en la política europea, lo

cual se expresó claramente en el volumen del comercio, la navegación y la colonización neerlandeses en la región atlántica. Al igual que en Europa, entre 1675 y 1800, tuvieron lugar ocho grandes guerras y muy pocos cambios en el equilibrio de poder en la región atlántica. Algunos actores con papeles modestos desaparecieron de escena: en Europa fue Polonia y en la región atlántica fueron Suecia y Brandeburgo.

Antes de 1675 la situación era diferente. En aquella época la situación política de la región atlántica se distinguía considerablemente de la existente en la propia Europa. Bajo el lema *No Peace Beyond the Line*, las potencias europeas seguían molestándose unas a otras en la región atlántica, aunque en la propia Europa no estaban en situación de guerra. ¿Por qué existe una diferencia tan marcada en este aspecto entre el período 1500-1675 y el período 1675-1800?

La respuesta es sencilla; después de 1675, las potencias europeas habían conquistado tantas bases comerciales, colonias demográficas y colonias de plantaciones en la región atlántica como necesitaban para su expansión económica. Los inversores, armadores, casas comerciales, productores y emigrantes de Inglaterra, Francia, España, Portugal, la República y Dinamarca tuvieron suficientes posibilidades de expansión dentro de las fronteras de los imperios atlánticos tal como habían sido delimitadas antes de 1675. Como excepción cabe mencionar la conquista inglesa del Canadá francés en 1763. Entre 1600 y 1675, las guerras en la región atlántica tenían el ambicioso objetivo de establecer un circuito comercial nuevo en esta región, lo cual parecía posible sin demasiados problemas. Desde un principio, los españoles y los portugueses se habían concentrado en el comercio y la colonización de la región sur del Atlántico. Quedaba sin ocupar una parte del Caribe y toda la región de América del Norte. Una minuciosa explotación de la región centro y norte del Atlántico superaba las posibilidades de la economía ibérica. El problema surgió cuando las potencias de la Europa noroccidental se preparaban para conquistar una parte de América del Sur. La retirada ultrajosa de los franceses y los neerlandeses de Brasil reveló que el punto de inflexión de la balanza del poder en la región atlántica tenía que haberse situado en la región caribeña y no en las regiones más al sur.

¿Por qué, entonces, se llevaron a cabo tantas guerras después de 1675? También la respuesta a esta pregunta es sencilla. Después de 1675, las guerras no solamente tenían como objetivo evitar que España lograra

mantener un compartimiento mercantilista y cerrado en el sistema atlántico, sino que también estaban destinadas a disminuir la producción de los cultivos para la exportación de las regiones competidoras.

Como complemento, cabe añadir que el mercantilismo dominaba prácticamente el comercio y la navegación de todas las naciones europeas, por lo menos en el papel. Tras las tres guerras anglo-neerlandesas, las casas comerciales y armadoras inglesas lograron, en efecto, abastecer sus propias posesiones atlánticas con suficientes mercancías y servicios. El crecimiento de la flota mercante inglesa permitió además que los ingleses ofrecieran sus servicios a regiones no inglesas. Asimismo, las casas comerciales y los armadores neerlandeses eran capaces y estaban dispuestos a tener actividades más allá de sus propias colonias, y éste era el caso de los *Yankee traders*, que operaron cada vez más fuera del ámbito de influencia inglés en el Nuevo Mundo.

Después de 1675, las guerras en la región atlántica podían tipificarse, unas veces, como la lucha por la expansión de las posibilidades comerciales, y otras, como una lucha con el fin de reducir la capacidad de producción de los competidores. Inglaterra logró tener acceso a las colonias españolas y los Estados Unidos consiguieron sustraerse a la obligación escrita de negociar únicamente con las regiones inglesas. Evitando la guerra, siempre y cuando fuera posible, la República se apoderó del transporte en algunas zonas de producción no neerlandesas. En cada una de las guerras, las flotas inglesas y francesas llegaron a dañar las regiones productoras; principalmente, las de España, Francia y la República.

Por último, cabe insistir en que las guerras en el océano Atlántico apenas produjeron modificaciones territoriales importantes, con excepción del Canadá francés. En la región caribeña hubo conquistas temporales pero, con frecuencia, las regiones conquistadas tuvieron que ser devueltas a los propietarios originales. Son excepciones a esta regla algunas pequeñas islas en la parte oriental de la región caribeña que cambiaron de metrópoli en 1763 (Dominica, San Vicente, Granada y Santa Lucía, denominadas en conjunto *Ceded Islands*) y en 1783 (Tobago).

El transcurso de los acontecimientos confirma la tesis de que la expansión europea en la región atlántica después de 1675 ya no necesitaba grandes cambios políticos. Había espacio suficiente para la expansión dentro de las propias posesiones coloniales y de sus ámbitos de influencia en ultramar para Francia, España, Portugal y la Repúbli-

ca. Si las casas comerciales, los inversores y armadores ingleses, neerlandeses y daneses, querían operar más allá de sus propias colonias, podían hacerlo sin ocasionar grandes desplazamientos en la estructura del poder político. Así, neerlandeses e ingleses se apoderaron, de forma legal e ilegal, de una parte del comercio con la América española. Los ingleses invirtieron y funcionaron como propietarios de plantaciones en las colonias neerlandesas. Los neerlandeses invirtieron en las plantaciones del Santo Tomás danés, del Santo Domingo francés y de las *Ceded Islands.* La conquista de las regiones centrales de los diferentes imperios caribeños solamente causaría daños a todos. Como ejemplo más destacable puede señalarse la conquista de Martinica, que durante la Guerra de los Siete Años (1756-1763) cayó en manos inglesas. Al terminar la guerra, esta isla fue devuelta a Francia. El grupo de presión del sector del azúcar en Inglaterra temía que la producción azucarera relativamente eficiente de las islas francesas perjudicara la venta de su propio azúcar en el protegido mercado doméstico inglés. En Inglaterra, se pagaban por el azúcar precios superiores a los del continente, y la anexión permanente de Martinica hubiera permitido que sus plantadores de azúcar accediesen al protegido mercado de Inglaterra. En la conquista de las *Ceded Islands* apenas existía tal peligro; la producción de azúcar en estas islas se encontraba en sus comienzos antes de la conquista inglesa.

La República y el mercantilismo en la región atlántica. La cuota neerlandesa en el comercio de España, Francia, Dinamarca, Brandeburgo e Inglaterra

En teoría, el mercantilismo pertenece al Antiguo Régimen, y el libre comercio, al siglo XIX. Para la región atlántica, la diferencia entre ambos sistemas parece haber sido menor de lo que se ha pensado hasta ahora. Sin duda, antes de 1800 la mayor parte del comercio y de las inversiones se desarrollaron de acuerdo con el principio de la nacionalidad. Armadores, inversores, plantadores y emigrantes ingleses se dedicaban al comercio, a la inversión y administración en plantaciones de las colonias inglesas, y se establecían preferentemente en ellas. El mismo principio se aplicaba a las demás potencias europeas que habían conquistado posesiones en la región atlántica.

No obstante, los diferentes sistemas europeos de ámbitos comerciales y sus colonias no estaban herméticamente cerrados. Los neerlandeses, y más tarde los norteamericanos, contribuyeron en gran medida a la persistencia de estas fisuras en el mercantilismo atlántico.

En primer lugar, cabe señalar la penetración neerlandesa en el circuito atlántico de españoles y portugueses. Esta introducción data ya de principios del siglo XVII en Brasil. Después que los portugueses lograran expulsar a los neerlandeses de su reino atlántico, los mercaderes de la República intentaron introducirse en la América española, particularmente en la estratégica isla de Curazao, que estaba a una distancia de apenas un día de navegación a vela del continente hispanoamericano.

Durante el período 1675-1800, los mercaderes neerlandeses se dedicaron de forma directa o indirecta al comercio con la América española a través de Curazao. Desgraciadamente, no se sabe mucho sobre el volumen de este comercio. Los principales productos de exportación de la América española eran el cacao y los cueros, y los neerlandeses los intercambiaban por mercancías comerciales europeas, como textiles, víveres no perecederos y alcoholes.

En cuanto al período, relativamente corto, de las exportaciones de esclavos neerlandeses a la América española, se dispone de muchos datos. La WIC desempeñó un papel importante como subcontratista de los asentistas en 1675-1700. Después de 1700, el asiento cayó primero en manos francesas y posteriormente en manos inglesas, por lo que la cuota neerlandesa disminuyó considerablemente. En 1675-1700, se entregaron una media de 2.000 esclavos al año. En 1700-1725, esta cifra ni siquiera llegaba a los 600 esclavos anuales. La WIC llevaba muy pocos esclavos directamente desde África a los puertos de la América española de Portobelo, Cartagena de Indias y Veracruz. La mayoría de los esclavos estaban destinados a Curazao, donde los recogían los barcos hispanoamericanos.

Por desgracia, los datos sobre la exportación de cacao son mucho más escasos. ¿Es cierto que más del 20 % de las exportaciones de cacao venezolanas se realizaron, a través de Curazao, hacia la República y no hacia España? El contrabando entre los productores de cacao venezolanos, por un lado, y los comerciantes mexicanos, neerlandeses y curazoleños, por otro, llevó a las autoridades españolas a intentar aumentar su control sobre las exportaciones de cacao venezolanas. En 1729, se fundó con este motivo la Compañía de Caracas. Sin embargo, pa-

rece ser que los productores de cacao en Venezuela fueron capaces de producir una mayor cantidad de este artículo para la venta a la compañía sin que peligrase el contrabando en la costa con los barcos neerlandeses, ingleses y curazoleños. Además, los productores indios y mulatos llevaron a cabo, entre 1749-1750, una sublevación en Venezuela cuando las autoridades quisieron acabar por completo con el contrabando e intentaron embarcar todo el cacao hacia España a unos precios relativamente bajos. Hasta finales del siglo XVIII, los productores de cacao venezolanos siguieron abasteciendo a los comerciantes neerlandeses y curazoleños.

Al igual que los circuitos españoles y portugueses en el Atlántico, tampoco el imperio comercial francés parecía poder funcionar sin ayuda extranjera. En primer lugar, hay que mencionar el trueque francés con África. Gran parte de los textiles que los traficantes de esclavos franceses se llevaban a África procedían de la República. En segundo lugar, cabe señalar que más de la mitad de las importaciones de azúcar, café e índigo de las Indias Occidentales francesas era enviada a la República. Hasta 1750, dicho transporte se realizaba en su mayor parte en barcos neerlandeses. Después de esta fecha, la República siguió recibiendo aproximadamente una cuarta parte de los productos coloniales de las Indias Occidentales que llegaban a Francia. Las islas francesas de las Indias Occidentales eran por lo menos tan importantes para la República como los proveedores de azúcar y café, por ejemplo, Surinam.

Teniendo en cuenta lo que antecede, es probable que se invirtiera capital neerlandés tanto en el tráfico de esclavos francés como en las plantaciones de las islas francesas de las Indias Occidentales. En ocasiones también en tiempos de guerra se realizaban exportaciones directas desde las islas francesas a la República a través de San Eustaquio. En 1780, el 60 % del azúcar y el 30 % del café que la República importaba procedía de San Eustaquio. Esto no era normal.

A diferencia del comercio directo e indirecto de los neerlandeses con la parte española y francesa del Nuevo Mundo, las relaciones comerciales neerlandesas con las regiones inglesas fueron muy limitadas después de 1675. La participación inicial neerlandesa en las exportaciones del azúcar y en el abastecimiento de esclavos del Caribe inglés llegó a su fin tras la segunda guerra anglo-neerlandesa. El transporte de productos y colonos, el tráfico de esclavos y la oferta de inversiones estaban prácticamente en su totalidad en manos inglesas. La expansión de

las actividades inglesas en la región atlántica era incluso tan grande, que fue posible conquistar una nueva región, aunque hasta después de 1763 no se realizaron nuevas conquistas —a pequeña escala— en el Caribe. Además, Inglaterra amplió sus posibilidades de manera informal. Después de 1700, algunos plantadores ingleses de Barbados invirtieron en la parte neerlandesa de Guyana, concretamente en Demerara. Después de 1750, a su vez, los inversores neerlandeses de Amsterdam, Rotterdam y La Haya proporcionaron aproximadamente tres millones de florines en hipotecas a la agricultura de las plantaciones de Tobago, Granada, Dominica, San Vicente y Barbados. En tiempos de guerra, Inglaterra siempre supo mantener su supremacía en el mar; tampoco en ese momento los neerlandeses pudieron obtener ingresos extraordinarios.

Por último, hay que mencionar la compañía danesa y la de Brandeburgo, que se dedicaban al comercio con África. Ambas compañías habían sido fundadas, en un principio, con mucho capital neerlandés y con empleados también neerlandeses. El carácter de la compañía danesa para África cambió rápidamente y, a partir de 1674, la «Compañía Real Danesa Patentada para las Indias Occidentales y Guinea» estaba sobre todo bajo la influencia del gobierno danés y de la casa real. Esta modesta compañía no molestó mucho a la WIC, aunque en las Indias Occidentales la isla danesa de Santo Tomás hizo competencia como puerto franco a Curazao y San Eustaquio.

La WIC se preocupó más de la compañía de Brandeburgo que de la danesa. Muchos empleados experimentados de la WIC se habían incorporado a aquélla, y la mitad de su capital procedía de inversores neerlandeses. Mediante la presión política, el gobierno neerlandés logró finalmente que el elector de Brandeburgo la disolviera. La WIC compró las posesiones de la compañía de Brandeburgo. Pero la transferencia del fuerte Gross Friederichsburg, la principal colonia de Brandeburgo en la costa africana, no se efectuó de forma sencilla. Tras la partida del comandante de Brandeburgo, John Conny, un importante comerciante africano tomó posesión del fuerte. Se vistió de uniforme prusiano y con su ejército privado logró rechazar muchos ataques de los neerlandeses. Fue en 1725 cuando, por fin, lograron expulsarle. Posteriormente, el fuerte se rebautizó con el nombre de Hollandia. A primera vista, parece un tanto misteriosa la razón por la cual la dirección de la WIC deseaba tanto que desapareciera la compañía de Brandeburgo en África. Al igual que todas las compañías monopolistas en el Atlántico, la de Brandebur-

go tuvo pérdidas y hubiera quebrado sin la intervención neerlandesa. Es probable que algunos inversores neerlandeses intentaran eludir el monopolio sobre el tráfico de esclavos de la WIC a través de esta compañía. Los barcos de Brandeburgo compraron sus mercancías en la República y también llevaron allí sus cargas de retorno. La acción contra la compañía de Brandeburgo demostró a todos los armadores y casas comerciales neerlandeses a lo que estaba dispuesta la WIC para defender su monopolio sobre el tráfico de esclavos.

Los instrumentos de la expansión neerlandesa en la región atlántica

En la región atlántica, los neerlandeses utilizaron las mismas organizaciones para comerciar, administrar, colonizar y producir, que las otras naciones de la Europa noroccidental que también tenían actividades en esta región.

En primer lugar, existía la WIC. Esta compañía había iniciado muchas de las actividades neerlandesas en la región atlántica. En 1674, los problemas financieros que se le plantearon originaron una crisis en la dirección, ya que los gastos habían superado a los ingresos durante una serie de años; el gobierno y la defensa de Nieuw Nederland (América del Norte) y Nueva Holanda (Brasil) habían costado mucho dinero. Además, la compañía había invertido sumas considerables en el tráfico de esclavos con Brasil, y muchos de éstos fueron vendidos a los plantadores a crédito, el cual nunca se abonó. A diferencia de su compañía hermana, la VOC en Asia, la WIC no logró controlar las rutas mercantes en la región atlántica, y menos aún pudo apoderarse de las mismas en su totalidad. En los Países Bajos había tantos armadores que querían dedicarse al contrabando en la región atlántica, que quizás más de la mitad del comercio neerlandés con Brasil y África occidental se realizaba al margen de la WIC. Por este motivo, la compañía no sólo perdió numerosas oportunidades comerciales y de transporte bien remuneradas, sino sumas considerables en la recaudación del impuesto con el que se gravaba el transporte privado en la región atlántica.

Tras una prolija discusión con los principales accionistas de la compañía, el gobierno de la República decidió crear, en 1674, una nueva WIC con patente modificada. En esta nueva patente, el mono-

polio se limitó al comercio con África y al tráfico de esclavos transatlántico. En 1730 y 1734, se suprimieron ambas limitaciones.

Después de 1674, poco cambió en la estructura gubernamental de las posesiones neerlandesas en la región atlántica. En algunas publicaciones se ha dicho que la WIC no era capaz de administrar las colonias de forma eficiente. La compañía habría subordinado todo a sus intereses comerciales y por tal motivo habría perdido Nueva Holanda y Nieuw Nederland. La WIC gobernó desde una postura demasiado intransigente y parece ser que los comerciantes privados y los colonos apenas tuvieron derecho a opinar.

En cuanto a las posesiones de la WIC en la Costa de Oro, puede hablarse con seguridad de una forma de gobierno autoritario. Un director asignado por la propia WIC estaba al cargo de la administración de las factorías neerlandesas. Además, en la Costa de Oro se había creado un consejo de gobierno en el que se reunían los funcionarios más importantes de la WIC. En la Costa de Oro no había colonos, por lo tanto ¿por qué habían de tener influencia? Por otra parte, cabe indicar que un creciente grupo de comerciantes africanos, frecuentemente mulatos, alrededor de las factorías, no tenía representación en el consejo de gobierno. Lo cual era diferente del gobierno de las factorías inglesas, francesas y danesas.

En las Antillas neerlandesas, el gobierno era muy similar al de las factorías africanas. A la larga, algunos colonos prominentes obtuvieron un lugar en el consejo de administración de las Antillas al lado de los altos funcionarios de la WIC. Lo mismo ocurría en Esequibo y Demerara, donde los plantadores también estaban representados en algunos consejos, que regulaban la administración y la justicia de la colonia. Por lo tanto, no puede afirmarse que la parte neerlandesa de la región atlántica estuviera gobernada de forma autoritaria y militarista.

Al igual que los ingleses, los neerlandeses conocían la institución de *chartered colony*, la cual permitía la privatización del gobierno, la justicia y la defensa de una colonia. Ejemplo de ello en el Caribe neerlandés son las colonias de Surinam y de Berbice. Esta forma de gobierno privatizado no tuvo ningún significado especial en cuanto a la participación de los colonos, porque en ambas colonias estaban éstos representados en los consejos de gobierno y de la administración de justicia.

Hay que mencionar también a las compañías armadoras privadas que, después de disolverse el monopolio de la WIC, mantuvieron el

comercio y la navegación neerlandeses en la región atlántica. En la situación de los puertos de matrícula salta a la vista la coincidencia con Inglaterra. En dicho país, Bristol y Liverpool se aventajaron a Londres en cuanto a las rutas en la región atlántica. En la República, Amsterdam siguió siendo el puerto de matrícula para más de la mitad del tráfico marítimo atlántico bajo bandera neerlandesa, pero se produjo cierta especialización. Las ciudades zelandesas de Middelburgo y Flesinga armaban sobre todo barcos de esclavos, mientras que el comercio de mercancías hacia y desde las Indias Occidentales estaba concentrado principalmente en Amsterdam.

La segunda «Westindische Compagnie», 1674-1791

La importancia de la WIC disminuyó progresivamente en el comercio y la navegación neerlandeses de la región atlántica. El descenso fue debido a varios motivos. En primer lugar, la WIC sufría una carencia financiera crónica; a la larga, la situación empeoró tanto que, al renovarse el contrato entre la compañía y el gobierno de la República, se decidió por su disolución en 1674. Posteriormente se creó una nueva WIC, que otra vez tuvo necesidad de capital. Los accionistas y los tenedores de obligaciones de la antigua compañía recibieron respectivamente el 15 y el 30 % del valor nominal de sus acciones y obligaciones, que fueron repartidas en participaciones en la nueva compañía. Al mismo tiempo, debían depositar en la caja de la compañía del 4 al 8 % del valor de sus antiguas acciones. Este truco de cambio no ayudó mucho; la segunda WIC no dispuso de fondos suficientes para nuevas actividades, las cuales sólo incrementarían sus gastos. En segundo lugar, de la discusión sobre la prórroga de la patente se desprende que muchas compañías de armadores privados de la República estaban dispuestos a dedicarse al comercio con la región atlántica.

Por tanto, en la nueva patente de la segunda WIC se ajustaron los gastos a los ingresos. Se estipuló que únicamente pertenecieran al monopolio el tráfico de esclavos y el comercio con África. Las compañías armadoras privadas podían dedicarse, mediante el pago de impuestos, al libre comercio en el resto de la región atlántica. Pese a estas grandes concesiones, el monopolio limitado constituyó un obstáculo para el tráfico comercial neerlandés. A principios del siglo XVIII, se señalaron

cada vez más barcos mercantes neerlandeses en la costa africana que no habían pagado la exacción. Algunos de estos contrabandistas fueron interceptados, pero es probable que un número mucho mayor escapara a la vigilancia del personal de las factorías y de los barcos patrulla de la compañía.

En tercer lugar, durante la primera patente, se había demostrado que la dirección de la compañía no había podido reaccionar con diligencia. Aunque la dirección de la nueva WIC, en 1674, había sido reducida de diecinueve a diez miembros, siguió existiendo una lucha de facciones entre los directores de Amsterdam y de Zelanda; y cada una de las cámaras de la WIC creía tener derecho a programar su propia política independiente. De esta forma, las cámaras de Amsterdam y de Zelanda llevaron su propia política fuera de Europa. Amsterdam se hizo cargo de la administración de las Islas de Barlovento, y la cámara de Zelanda reguló el tráfico hacia y desde Esequibo y Demerara, como si fueran posesiones coloniales exclusivas. Cuando estas últimas regiones de plantaciones tuvieron una próspera evolución después de 1770, los mercaderes de Amsterdam se sintieron excluidos y el estatúder tuvo que intervenir para confirmar que todos los barcos mercantes neerlandeses tenían acceso a las posesiones de ultramar de la WIC.

Finalmente, cabe señalar que también la WIC se equivocó, después de 1674, en algunas decisiones que entorpecieron la participación de la compañía en el creciente comercio atlántico. En un principio, la compañía se decidió por el tráfico de esclavos, en el que el margen de beneficio era relativamente bajo. Hasta principios del siglo XVIII, el comercio del oro y de los productos de exportación africanos había dado beneficios mayores. El número relativamente alto de intrusos en la costa occidental de África apunta en esta dirección. Por otra parte, la WIC utilizó barcos demasiado viejos y grandes para el tráfico de esclavos. La competencia extranjera, al contrario, tenía cada vez más barcos nuevos y pequeños.

Por todas estas razones la WIC perdió su monopolio sobre el tráfico de esclavos en 1730. Algunos mercaderes zelandeses estaban ansiosos por dedicarse al tráfico de esclavos con África, pero hasta 1734 la WIC no perdió su derecho exclusivo a entregar esclavos a las posesiones neerlandesas en el oeste. Sin posibilidades de venta en el Caribe neerlandés, los armadores privados zelandeses no pudieron dedicarse al tráfico de esclavos. La cámara de Amsterdam de la WIC desempeñó

un papel muy distinto durante la disolución de su monopolio, en comparación con su postura anterior. En el siglo XVII, Amsterdam consideraba que el monopolio de la WIC y su sistema correspondiente en el que cada cámara obtenía algunas expediciones al año eran un obstáculo. Zelanda, en cambio, se aferró al monopolio. En el siglo XVIII, se invirtieron los papeles y la cámara de Amsterdam temió que el abastecimiento de esclavos se convirtiera en una exclusividad zelandesa tras la disolución del monopolio con su sistema correspondiente de «expediciones por turno».

Después de 1737, la WIC ya no preparó más barcos. Los precios de los esclavos se encontraban muy bajos y se cancelaron los créditos a los plantadores de las Indias Occidentales. En 1791, se disolvió la compañía; ya desde hacía mucho se había convertido en «un cuerpo sin alma». El estado neerlandés se hizo cargo de las posesiones de la compañía en ultramar. Al desaparecer la compañía, los armadores privados neerlandeses ya no tenían obligación de pagar impuestos sobre el comercio en la región atlántica. Por otra parte, la desaparición de la WIC y de la exacción apenas estimuló las actividades comerciales. La WIC había concentrado cada vez más la navegación mercante neerlandesa en las posesiones neerlandesas atlánticas, y los armadores privados no introdujeron ningún cambio en este aspecto. La disolución de la WIC no significó que los armadores privados fueran capaces de apoderarse del tráfico en expansión en la región atlántica.

Las sociedades de Surinam y Berbice

La falta de dinero y la lucha de facciones dentro de la WIC llevaron a la creación de dos *chartered colonies* neerlandesas en el Atlántico: Surinam y Berbice. Una flota-escuadra zelandesa había conquistado Surinam en 1667 a los ingleses en la segunda guerra anglo-neerlandesa. Los costos del gobierno y defensa de Surinam superaron las posibilidades de los zelandeses y, en 1682, se mostraron dispuestos a vender Surinam a la WIC. La WIC, no obstante, no pudo reunir los 260.000 florines solicitados.

También la ciudad de Amsterdam tenía interés en la adquisición de Surinam. Los ediles esperaban que la colonia pudiera convertirse en un segundo Brasil. La dirección de la WIC temía que el interés de

Amsterdam por Surinam tuviese como objetivo el conceder en exclusiva la navegación a Surinam a los barcos amsterdameses. La WIC advirtió a los Estados Generales, pero solamente Amsterdam estuvo dispuesta a gastar dinero en la colonia. Se llegó a un compromiso. La ciudad de Amsterdam pagó una tercera parte de la suma solicitada de 260.000 florines, la WIC otra tercera parte, y el resto fue abonado por el señor Van Aerssen van Sommelsdijk, un rico notable con buenas conexiones en Amsterdam.

La patente de la sociedad de Surinam estipuló que los gastos de administración de la colonia fuesen sufragados mediante la recaudación de impuestos sobre la importación y exportación de la colonia, así como con el producto de los impuestos sobre el «cabeza de familia» y por el uso del peso. La defensa quedó a cargo de la WIC. El gobierno y la administración serían ejercidos por un gobernador y por algunos consejos en los cuales estarían representados los plantadores. Los tres fundadores de la sociedad de Surinam se pusieron de acuerdo sobre la navegación: 4/9 del transporte serían realizados en barcos de Amsterdam, 2/9 en barcos zelandeses y 1/9 en otros barcos de la WIC.

En el período 1770-1773, la ciudad de Amsterdam logró reforzar su control sobre Surinam comprando, junto con la WIC, la participación de la familia Van Aerssen, que ascendía a una tercera parte. Además, los mercaderes amsterdameses se apoderaron de otra colonia de la «Costa Salvaje»: Berbice. Ya en 1617, la cámara de Zelanda había cedido en patronazgo la región del río Berbice al mercader zelandés Van Pere. Después que los franceses durante la Guerra de Sucesión española crearan impuestos de guerra, Van Pere quebró y en 1720 se constituyó la sociedad de Berbice con accionistas exclusivamente amsterdameses. También aquí la WIC quería tener acceso al comercio con la colonia, igual que cuando la creación de la sociedad de Surinam. Pero en 1732, los Estados Generales decidieron que los prestamistas amsterdameses de la Sociedad que no pertenecían a la WIC podían abrir el comercio con Berbice. La WIC solamente recibió el monopolio sobre la importación de esclavos.

No deja de ser curioso que no haya información en cuanto a la situación finaciera de estas dos sociedades de Surinam y Berbice. Es poco probable que la administración de estas colonias fuese un asunto lucrativo. En el caso de Surinam, la lucha continua contra los esclavos fugados costaba manos llenas de oro, y en Berbice, una gran subleva-

ción de esclavos condujo a la colonia, en 1763, al borde del desastre. Ciertamente era posible aumentar los impuestos en tiempos caros, pero no había muchas otras fuentes de ingresos. Aunque en ambas colonias las sociedades poseían algunas plantaciones, éstas nunca tuvieron éxito; la mayor parte de ellas fueron vendidas o arrendadas.

Por último, cabe observar que la privatización de la expansión neerlandesa hizo que los productores y comerciantes de dicha región pagaran la mayor parte de los gastos de administración y defensa de las posesiones neerlandesas en la región atlántica. Los accionistas de la WIC y de las sociedades de Berbice y Surinam eran, con frecuencia, las mismas personas que los propietarios de las compañías comerciales y armadoras que tenían actividades en la región atlántica e inversores que ganaron dinero con la producción de las plantaciones en el oeste. El contribuyente metropolitano financiaba, como mucho, la defensa de las colonias mediante las subvenciones de los Estados Generales, y algunas autoridades de la República habían comprado acciones de la WIC a través del tesoro público.

Después de la disolución de la WIC en 1791, desaparecieron, en 1795, las sociedades de Surinam y Berbice. Los accionistas de la WIC recibieron obligaciones del estado por una parte del valor nominal de sus acciones. Al mismo tiempo, Inglaterra comenzó a conquistar todas las colonias neerlandesas y francesas de la región caribeña. En consecuencia, la nueva república de Batavia se convirtió en la primera potencia colonial neerlandesa, pero sin autoridad efectiva sobre las colonias.

Las compañías armadoras privadas

No deja de ser sorprendente que los vínculos entre Amsterdam y el oeste se estrechasen cada vez más y que Surinam y Berbice se convirtieran en colonias amsterdamesas. Además, la cámara de Amsterdam de la WIC gobernaba las Islas de Barlovento. Los amsterdameses invirtieron mucho en las Indias Occidentales e importaron gran parte de los productos de las plantaciones de las colonias neerlandesas occidentales.

En cambio, se retiraron parcialmente del tráfico de esclavos después de 1730. Los zelandeses se ocuparon de una parte cada vez mayor de este comercio. Entre 1675 y 1738, el 36,5 % de los esclavos fueron transportados en barcos neerlandeses que estaban matriculados en

el puerto de Amsterdam y el 28,5 %, en barcos zelandeses. De 1738 a 1795, los amsterdameses transportaron tan sólo el 19,6 % de los esclavos y Zelanda, el 77,4 %. Por lo tanto, puede decirse que había un alto grado de especialización en el comercio con las Indias Occidentales.

La mayoría de las compañías armadoras estaban domiciliadas en Flesinga y Middelburgo. Algunas se dedicaban directamente al comercio de esclavos tras la disolución del monopolio de la WIC en 1730-1734. La principal compañía armadora, la Middelburgsche Commercie Compagnie, tenía en sus manos del 15 al 20 % del tráfico de esclavos neerlandés. No obstante, hasta 1735, 1739, 1745 y 1769 no iniciaron sus actividades algunos de los grandes traficantes de esclavos zelandeses. Estos años indican que el lucro del comercio de esclavos neerlandés era relativamente escaso y que la disolución del monopolio de la WIC no indujo directamente a la acción. Los beneficios de la Middelburgsche Commercie Compagnie no superaron el 3 %.

De la lista de las compañías de armadores privados que se dedicaban al comercio de esclavos y que por tal concepto pagaban impuestos a la WIC, se desprende, además, que la mayoría de aquéllas abandonaron el tráfico de esclavos antes de 1795. Puede concluirse, por tanto, que el tráfico de esclavos no fue rentable. ¿No hubieran obtenido mayores beneficios combinando el comercio de esclavos con el de mercancías? La separación entre el tráfico de esclavos zelandés y el comercio de mercancías de Amsterdam parece haber perjudicado la rentabilidad del tráfico de esclavos neerlandés.

Esta última circunstancia nos lleva, finalmente, a una diferencia importante entre la economía atlántica de la República y la de los otros países. En ningún lugar existía una división como la de Zelanda y Amsterdam. Con ella, tres flujos comerciales, la exportación de mercancías desde Europa, de esclavos desde África y de productos de plantación de las Indias Occidentales, tuvieron una administración separada. Por esta razón, en la República era prácticamente imposible hacerse una idea del lucro de las plantaciones en el Caribe neerlandés.

La consecuencia de este deterioro estructural fue desastrosa. En el período de 1750 a 1773, los inversores amsterdameses enviaron continuamente grandes cantidades de dinero a las Indias Occidentales neerlandesas, en concreto a Surinam. Para reunir estos fondos, se había desarrollado una forma de hipoteca especial que permitía a los inversores distribuir sus riesgos. De esta manera, los plantadores de las Indias Oc-

cidentales dispusieron de grandes cantidades de capital anónimo. Más adelante profundizaremos en los detalles de esta ola de inversiones, aunque ya puede adelantarse que se envió demasiado dinero a las Indias Occidentales y que gran parte de los préstamos concedidos nunca pudieron ser liquidados.

Por todo ello, es lógico concluir que el mercado de capitales de la República dio un carácter muy especial a la expansión neerlandesa en la región atlántica, carácter que no puede explicarse por la estructura administrativa de la WIC o la defensa o la justicia de las colonias neerlandesas, ni por la posición de las compañías armadoras privadas. Todas estas instituciones presentan un gran parecido con las análogas de otros lugares de la región caribeña. Los inversores neerlandeses no valoraron correctamente la agricultura de plantaciones en las Indias Occidentales, por lo que la producción se estancó en las regiones neerlandesas a finales del siglo XVIII, precisamente en un momento de buenas oportunidades para la expansión.

Las colonias neerlandesas en la región caribeña; población y gobierno

No existen indicios de que el comercio neerlandés en la región atlántica estuviese influenciado por la situación, la superficie o la composición demográfica de las colonias neerlandesas en el Nuevo Mundo. En comparación con las colonias inglesas y francesas de la región caribeña, las posesiones neerlandesas parecen relativamente pequeñas. ¿No es así cómo Inglaterra y Francia hicieron la primera elección en su conquista de la región caribeña cuando la República concentraba inútilmente sus fuerzas en la conquista de una parte de Brasil?

Es cierto que la República llegó relativamente tarde a la región caribeña, además de que las islas neerlandesas eran poco apropiadas para una lucrativa agricultura de plantaciones. En cambio, las zonas costeras de la parte neerlandesa de Guayana eran lugares que se prestaban por excelencia a la plantación y ofrecían suficientes posibilidades de expansión. Por lo tanto, puede concluirse que las posesiones coloniales neerlandesas en las Indias Occidentales conocían una doble vertiente: por un lado, las islas, que funcionaban sobre todo como bases comerciales, y por otro, las colonias de la «Costa Salvaje», que solamente eran apro-

piadas para la producción de productos de plantación. En las islas francesas e inglesas, ambas actividades se ejercieron conjuntamente.

Cabe suponer que existía una gran diferencia en la composición demográfica entre las zonas neerlandesas de la Guayana y las de las Antillas. Las cifras hablan por sí solas. El número de europeos en Surinam alcanzó, alrededor de 1780, aproximadamente 3.500 personas y en Curazao, 2.600. El número de mulatos y negros libres era respectivamente de 1.000 y 6.500, y el de esclavos, de 50.000 y 4.000. A lo que hay que sumar los habitantes de Berbice, Demerara y Esequibo. Alrededor de 1790, estas colonias contaban probablemente con unos 20.000 esclavos. El número de blancos no se conoce.

Estas cifras explican por qué las relaciones sociales en la Guayana neerlandesa, con Surinam al frente, eran tan diferentes de las de Curazao. En Surinam, los europeos y ex europeos constituían una pequeña minoría en comparación con los esclavos, diez veces más numerosos. Para el pequeño grupo de plantadores de Surinam casi parecía una tarea imposible conseguir que sus esclavos produjesen la mayor cantidad de azúcar y café. Aunque en Curazao los esclavos trabajaban en la agricultura, no se dedicaron a la producción para el mercado mundial. Tanto la sensación de ser una pequeña minoría en apuros, como la presión de la producción para la exportación, estimularon a los blancos de Surinam a adoptar una postura mucho más dura con sus esclavos que la de los propietarios de Curazao.

La literatura del siglo XVIII sobre las Indias Occidentales produce a veces la impresión de que los neerlandeses establecieron en Surinam el régimen de esclavitud más cruel de la región caribeña. Esta imagen aún se potencia más con la teoría de que las colonias de plantaciones de las metrópolis dominadas por una cultura protestante conocían un régimen de esclavitud mucho más cruel que las colonias de metrópolis católicas. Así pues, en la Península Ibérica católica no hubo ruptura alguna entre la esclavitud europea de la Edad Media y la esclavitud de los africanos a partir de 1500. La Iglesia católica tenía experiencia en cuanto a la institución de la esclavitud en Europa, y se preocupó de que las diferencias sociales entre esclavos y amos en el Nuevo Mundo no se desviaran demasiado de las diferencias entre pobres y ricos en Europa. Las naciones protestantes, por el contrario, desconocían esta continuidad de desarrollo. Inglaterra y la República no tenían experiencia de la esclavitud en su propio suelo. Esta institución formó parte de

la dura economía capitalista del Nuevo Mundo, en la que el beneficio individual ocupaba el primer lugar. Normalmente, los esclavos no pertenecían a la Iglesia protestante. Los protestantes conocían la doctrina de la elección, por lo que, en el fondo, el trabajo misional entre los esclavos era inútil.

Las diferencias en las relaciones raciales entre Surinam y las Antillas indican que no existía separación entre católicos y protestantes. Solamente en las colonias neerlandesas caribeñas, la práctica de la esclavitud difería enormemente. Por otra parte, no todos los blancos de Surinam y Curazao procedían de la República protestante. En ambas colonias residían muchos judíos procedentes del Brasil portugués y de Europa. Había, además, en ambas regiones hugonotes que, aun siendo protestantes, procedían de una metrópoli católica. En Surinam, judíos y hugonotes constituían la mayoría de la población blanca.

Aunque los grupos de blancos de Surinam y Curazao eran bastante similares en cuanto a número y composición, había una diferencia considerable entre los grupos de liberados de las dos colonias. En Curazao, este grupo estaba compuesto sobre todo de negros, mientras que en Surinam eran mulatos. La puesta en libertad de los esclavos de Curazao encuentra su explicación en el hecho de que los propietarios de esclavos de la isla disponían de mucho menos capital que los de Surinam. En tiempos de recesión económica, era usual en Curazao dar la libertad a los esclavos viejos que ya no eran productivos, para ahorrar así sus gastos de manutención. En Surinam se dio libertad a las esclavas mulatas, porque habían adquirido una posición especial como concubinas de los directores de las plantaciones, junto con los hijos nacidos de estas relaciones.

Hay que añadir que también la situación económica y social de los dos grupos de liberados de Surinam y Curazao difería mucho. En Surinam los esclavos liberados encontraron un lugar en el sector de servicios de Paramaribo; podían arreglárselas creando empresas de construcción, lavandería, zapatería, trabajos por contrato, etc. En Curazao, esto era imposible; los europeos acaparaban estas actividades. Además, los liberados de Curazao eran frecuentemente católicos y no pertenecían a la Iglesia protestante de la élite gubernamental europea, ni a los judíos de la élite comercial. En Surinam, los liberados intentaban, en la medida de lo posible, pertenecer a las sociedades eclesiásticas protestantes de la élite blanca.

Finalmente, cabe observar que existían grandes diferencias entre las sociedades esclavas de las dos colonias. En Surinam los esclavos vivían en grandes grupos, por lo que la influencia de la cultura europea era mucho menor que en Curazao, sobre todo en las plantaciones distantes. Por otra parte, la entrada de africanos en Surinam era porcentual y absolutamente mayor, y por eso la influencia africana se reforzaba cada vez más. Estos factores contribuyeron a que la estructura que se desarrolló en las plantaciones de Surinam estuviera basada, en parte, en la jerarquía funcional de la plantación y, en parte, en las tradiciones africanas. Los esclavos podían tener una función modesta en la plantación, pero fuera de las horas de trabajo podían ocupar una posición importante dentro de su comunidad. En Curazao, esta doble jerarquía social no existía; allí la mayor parte de la población menospreciaba a los esclavos.

Desgraciadamente, apenas se dispone de cifras sobre las dimensiones de estos tres grupos sociales en las restantes islas neerlandesas del mar Caribe y de Esequibo, Demerara y Berbice. Parece lógico suponer que la estructura social de estas últimas regiones se parecía a la de Surinam, y la de las islas, a la de Curazao.

Aunque los órganos gubernamentales de las posesiones neerlandesas en el Caribe muestran diferencias entre sí, también tenían características comunes. En todos los lugares el gobernador era designado por la WIC o por las direcciones de las sociedades de Surinam y Berbice. Solamente en las Islas de Barlovento, en las que la densidad de población era muy baja, ocasionalmente los ciudadanos notables podían elegir al gobernador. Esta estructura parece autoritaria, pero en la práctica no era tan mala. Porque el gobernador tenía que contar con la colaboración de los miembros del consejo de gobierno y de los consejos para la justicia penal y civil.

En la Guayana, los consejos eran elegidos por el gobernador entre parejas propuestas por los habitantes europeos más importantes, mayormente plantadores. En Curazao y sus dependencias, los colegios estaban integrados principalmente por altos funcionarios de la WIC y altos oficiales del ejército de la compañía; pero también tenía representación la élite comercial europea.

Todas las colonias contaban con milicias civiles que, al lado del ejército oficial, realizaban servicios policiales. En Curazao había, además, dos compañías de milicia formadas por los liberados. En muchos

aspectos la institución gubernamental de las colonias neerlandesas en el oeste coincidía con la de las ciudades y regiones de la República. De igual modo que los Estados Generales asignaban estatúderes, también en el oeste se asignaron gobernadores y directores. Se había creado una posibilidad limitada para la influencia del «pueblo» admitiendo a la élite europea en el poder judicial y en los colegios gubernamentales. No sería correcto describir el sistema gubernamental neerlandés en el oeste como autoritario y militarista.

Ya desde la designación del primer gobernador de Surinam, Van Aerssen van Sommelsdijck, quedó claro que los plantadores de esta colonia no se dejaban arrinconar. No se ejecutaba ninguna decisión sin la necesaria colaboración de los plantadores. De esta forma, el gobernador podía decidir la construcción de nuevas obras de defensa o de nuevos caminos, pero los esclavos que iban a realizar este trabajo debían ser alquilados a los plantadores. En Surinam hubo una lucha continua contra los grandes grupos de esclavos fugados, cuyos gastos eran muy altos. Solamente los plantadores eran capaces de llenar la «casa de los cimarrones» y de ceder esclavos que ayudasen a las patrullas de la jungla en sus inhóspitas expediciones de persecución por la selva. En Curazao se creó una «casa contra los corsarios» y está claro que el gobernador no lo hubiera logrado sin el consentimiento de las casas comerciales reconocidas en la isla.

Al igual que en la República, la creación de diferentes consejos y comisiones despertaba con frecuencia discusiones sin perspectiva. Si un gobernador reñía con la élite de su colonia, lo mejor que podía hacer era volver a la metrópoli. En Surinam, fue famosa la actuación del gobernador Mauritius; durante su mandato, las peleas entre algunas facciones de blancos alcanzaron un nivel tan elevado que muchos plantadores parecían olvidar que tenían que abandonar sus mutuas riñas cuando los cimarrones del interior o los buques de la armada francesa o inglesa amenazaban la colonia. Cada vez con más frecuencia, los plantadores de Surinam se dirigían directamente a los Estados Generales en sus diferencias con el gobernador. Nunca llegó a establecerse claramente cuáles eran con exactitud las responsabilidades de la WIC y las de la sociedad de Surinam.

Por otra parte, no es difícil comprender los motivos de las quejas de los plantadores y comerciantes del oeste contra su gobierno. La WIC y las dos sociedades deseaban que los residentes libres de las co-

lonias pagasen una gran parte de los costos de la defensa. Los colonos, a su vez, querían obtener la posibilidad de comerciar con barcos no neerlandeses. En la Guayana, obtuvieron dicho permiso siempre que se tratase de la importación de víveres de América del Norte y de la venta de melaza y dram *. En cambio, el tráfico de esclavos y las exportaciones de azúcar y de café debían seguir haciéndose en barcos neerlandeses, aunque con el desagrado de los plantadores. La participación en las milicias o en la cesión de esclavos para las obras públicas y las patrullas de la jungla tropezaba con frecuencia con la obstinación de los plantadores.

Todos estos puntos conflictivos indican que la estructura gubernamental de las colonias neerlandesas en el oeste se distinguía poco de las colonias inglesas y francesas, y los problemas gubernamentales presentaban el carácter universal de las Indias Occidentales.

Las plantaciones de las Indias Occidentales y el mercado financiero neerlandés

Si la composición demográfica y el gobierno de las posesiones neerlandesas en el oeste no se distinguían mucho de la situación en las regiones inglesas y francesas del Caribe, sí había una diferencia en cuanto a la concesión de créditos. Entre 1750 y 1773, se invirtió demasiado capital de la República en las colonias de plantaciones neerlandesas. A la larga, los plantadores no pudieron pagar el principal y los intereses de estos préstamos, además de los gastos normales de una plantación, como los costos de la adquisición de esclavos, de mantenimiento de los edificios y de las máquinas, y los gastos para la importación de alimentos y utensilios desde Europa y América del Norte.

¿Cómo se creó esta situación excepcional? ¿Cómo es posible que la élite comercial de la República, que había actuado de forma tan sólida en otras ocasiones, invirtiese tan a la ligera sin que se llevara a cabo ninguna investigación previa sobre la posibilidad de recuperar las inversiones realizadas con sus intereses correspondientes? No hay una respuesta concluyente para esta pregunta. Cabe señalar que el comportamiento de los inversores durante el Antiguo Régimen, según nuestros

* Licor obtenido de la melaza, en el proceso de destilación del ron. *(N. del T.)*

criterios, no era tan sólido en la República ni en otros países. El año *bubble* de 1720 hace suponer que la élite de Europa disponía de grandes cantidades de dinero con las que podía arriesgarse a tentar la suerte.

Las Indias Occidentales ofrecían abundantes posibilidades para ello. En el transcurso del siglo XVIII, la necesidad de capital había crecido mucho en las regiones de plantaciones. Al principio de este mismo siglo era posible que un propietario plantador pudiera iniciar una empresa plantadora con su capital familiar. En Surinam —según un contemporáneo de 1718—, un plantador podía levantar una plantación de azúcar por 23.000 florines, aproximadamente. La mitad de este importe iba destinada a la adquisición de un promedio de cincuenta esclavos a un precio de 250 florines cada uno, de acuerdo con nuestros cálculos. Setenta años más tarde, en 1787, otro autor estimó los gastos para la creación de una plantación en Surinam en 100.000 florines, de los cuales la mitad estaba destinada a la adquisición de ciento a ciento veinte esclavos a un precio medio de quinientos florines cada uno.

En un principio, los comisionistas de los plantadores en la metrópoli cubrieron la creciente necesidad de capital social de las plantaciones neerlandesas. Los plantadores contrataron a estos comisionistas para vender los productos de sus plantaciones. Regularon el transporte a la República, el almacenaje y el pago de los impuestos, así como el envío de las mercancías de retorno desde Europa a las plantaciones, cobrando una comisión sobre todos los importes. Los plantadores perdían nada menos que una tercera parte del rendimiento de sus productos en gastos de transporte, primas de seguro y comisiones.

A la vista de estos altos ingresos que obtenían por sus servicios a los plantadores de Surinam, no es de extrañar que los comisionistas de la República —en su mayoría casas comerciales amsterdamesas— consideraran muy favorablemente las nuevas inversiones en el oeste. Después de 1750, se intensificó el afán por aumentar el lucrativo flujo de los productos de plantación de las Indias Occidentales hacia Amsterdam. Hasta este año gran parte del azúcar y del café había sido exportada desde las Antillas francesas a Francia, y posteriormente reexpedida a la República. En Amsterdam se refinaba este azúcar francés y se vendía una parte a los compradores del norte de Alemania. La importación de azúcar y café de las regiones de plantaciones neerlandesas era mucho menor en comparación con las importaciones desde Francia. Después de 1750, los franceses procedieron a enviar ellos mismos a

Hamburgo y Bremen el azúcar procedente de las Indias Occidentales. Los comisionistas y refinadores de azúcar neerlandeses comprendieron, de pronto, que era importante aumentar la propia producción en las colonias de las Indias Occidentales. Mayores inversiones eran el santo y seña.

Las inversiones aumentaron de forma explosiva. Las casas comerciales amsterdamesas organizaron préstamos hipotecarios con acciones relativamente pequeñas. Las acciones producirían unos intereses anuales del 6 %, dos veces el tipo de interés normal. El vencimiento de las hipotecas para las plantaciones ascendía frecuentemente a veinte años, mientras que la liquidación del capital solamente empezaría diez años después de la firma del préstamo. Los inversores neerlandeses, de los cuales el 81 % procedía de Amsterdam, invirtieron, entre 1751 y 1773, unos sesenta millones de florines en las Indias Occidentales. Más de la mitad de dicho importe, entre treinta y cuarenta millones, estaba destinada a los plantadores de Surinam. Las Islas Vírgenes danesas recibieron alrededor del 22 %, y Esequibo y Demerara, alrededor del 18 %. Aproximadamente el 5 % (una cantidad que todavía ascendía a tres millones de florines) se invirtió en las islas de Tobago, Granada, Dominica y San Vicente; estas islas estaban bajo dominio inglés tras la Guerra de los Siete años, de 1763, y el «boom del azúcar» todavía no había llegado a estos lugares.

Es incomprensible que los inversores de la República enviaran tanto dinero al oeste en tan poco tiempo. Si comparamos este *bubble* con los laboriosos intentos al principio del siglo XVII para que los inversores reuniesen seis millones de florines para la creación de la WIC, se pone de manifiesto que el volumen del tráfico de capital y de mercancías en el siglo XVIII había aumentado de una forma explosiva. No obstante, no se utilizó adecuadamente esta inyección financiera neerlandesa. Las inversiones adicionales no generaron un rendimiento superior. En las islas inglesas y francesas no hubo una enorme y anónima oferta de capital. Es probable que los comisionistas y los bancos, que habían construido una larga y duradera relación con los plantadores en las Indias Occidentales, cubriesen la creciente necesidad de capital en estas regiones. A los inversores neerlandeses les fue mal. De la cantidad invertida en sus plantaciones, no volvieron a ver ni la cuarta parte del principal y de los intereses. Los plantadores habían conseguido tanto dinero porque el valor de su plantación servía de garantía.

Pero al ser baratas las hipotecas, los precios de las plantaciones subían continuamente y se perdió de vista toda relación con los resultados de las actividades empresariales.

En 1773, este *bubble* explotó como una pompa de jabón. Ya no se concedieron créditos a los plantadores de las Indias Occidentales. Muchos plantadores de Surinam no pudieron cumplir con sus obligaciones. Sólo tenían lo justo para vivir al día prestando una mayor cantidad de dinero. En las mejores circunstancias, el rendimiento de sus productos no fue suficiente para liquidar sus deudas.

Después de 1773, las plantaciones de Surinam cambiaron de forma drástica. Desapareció el plantador-propietario. Con la quiebra de los plantadores, los accionistas anónimos que habían hecho los préstamos a las plantaciones se convirtieron en propietarios de las mismas. Con ello se perdió mucho poder de decisión. Los directores designados por los accionistas para dirigir las plantaciones, así como los administradores de Paramaribo, que llevaban la contabilidad, tenían muy pocas posibilidades para reaccionar con celeridad a los fluctuantes precios en el mercado de sus productos o a las modificaciones necesarias en cuanto a gestión y técnica. Con las deudas era imposible disponer de nuevo capital. Por este motivo, en Surinam se estancó el crecimiento de la producción de azúcar y de café, mientras que en las islas inglesas y francesas las cantidades producidas siguieron aumentando. Los propietarios de las plantaciones de la República deliberaron interminablemente sobre la disminución de las pérdidas. No sólo resultaba casi imposible entre tantos propietarios tomar las decisiones necesarias para llevar a cabo modificaciones en las plantaciones, sino que era sumamente difícil abandonarlas cuando iban mal. Muy raras veces los accionistas de la metrópoli lograron llevar una política enérgica. Debido a la división y la herencia de las acciones, la propiedad de algunas plantaciones se fragmentaba cada vez más en los Países Bajos.

En una investigación más detallada, hay que aclarar si la gestión de las plantaciones, por parte de los directores y administradores de Surinam, fue tan diferente después de 1773. Es probable que las tierras de las plantaciones en la costa de Surinam perdieran progresivamente en productividad alrededor de 1770, tal como había sucedido ya con las tierras de Barbados, Jamaica, Guadalupe y Martinica. Las grandes inversiones en Surinam, durante el período 1750-1773, apenas crearon nuevas plantaciones en otros lugares. La mayor parte del dinero había ido

a parar a las plantaciones existentes. Es cierto que, con el dinero prestado, se habían llevado a Surinam grandes cantidades de esclavos hasta entonces desconocidas, pero este incremento de esclavos tampoco había producido mayores rendimientos de café y azúcar. Por lo tanto, las plantaciones de Surinam, se resintieron de la ley del rendimiento decreciente. Aún podemos preguntarnos si los propietarios plantadores hubieran podido invertir este desarrollo si hubiesen dispuesto de sus plantaciones durante más tiempo.

La resistencia de los esclavos en las colonias neerlandesas de las Indias Occidentales

Además de la desafortunada política financiera de las plantaciones, otro problema perjudicó la producción en las plantaciones neerlandesas: el alto índice de fugas entre los esclavos. En cada sociedad existen contrastes sociales que causan violencia, agitación y resistencia. Esta regla tenía más aplicación en las regiones con esclavitud. Las colonias neerlandesas de la región caribeña no constituyeron excepción alguna. Lo que sí era sorprendente fue la forma de protesta de los esclavos, especialmente en Surinam: los cimarrones. A mediados del siglo XVIII, en los tiempos prósperos de las plantaciones en dicha colonia, más del 10 % de los esclavos había logrado fugarse. En las demás regiones neerlandesas, la resistencia de los esclavos ocurría de forma más tradicional. En Berbice y Curazao se produjeron sublevaciones de esclavos que guardaban una gran semejanza con las sublevaciones de esclavos en otros lugares de la región caribeña.

Antes de plantear la cuestión de los cimarrones en Surinam y las sublevaciones de esclavos en Berbice y Curazao, conviene insistir en la terquedad de los propietarios de esclavos. A pesar de todas las dificultades, peligros y costos adicionales que las protestas de esclavos causaban a sus propietarios, ninguno de éstos abogó por la abolición de la esclavitud. La causa de tal obstinación no hay que buscarla muy lejos: con iguales costos no había mano de obra alternativa disponible en las Indias Occidentales, aun admitiendo los enormes daños que originaban la fuga y las sublevaciones de esclavos y los importantes gastos que suponía la lucha contra esta protesta. Se realizaron numerosas expediciones militares y, en ocasiones, incluso se recurrió a tropas adicio-

nales de la metrópoli, cuyos gastos siempre fueron pagados por los propietarios de esclavos.

Las permanentes patrullas contra los cimarrones eran un buen ejemplo de los altos costos de la supresión de la resistencia de los esclavos. Este fenómeno existió mientras que la colonia estuvo en manos neerlandesas. Ya en la época inglesa, antes de 1667, algunos esclavos se habían fugado hacia el interior y su número aumentó tras una sublevación de las plantaciones en 1690 y después del ataque francés a Surinam en 1712. Durante los ataques franceses, algunos propietarios de plantaciones ordenaron a sus esclavos que se escondiesen en la jungla con el fin de reducir los daños, si las tropas extranjeras saqueaban sus plantaciones. Muchos de estos esclavos nunca regresaron cuando desaparecieron los franceses.

Los esclavos fugados se organizaron en la jungla; desarrollaron su propia estructura social y económica y su propia religión. Muchos aspectos de su cultura se remontaban a su país de origen, África occidental. En el curso superior de los tres ríos principales de Surinam surgieron tres grupos de cimarrones: los djoekas, los saramakaners y los matoeari. En los años sesenta del siglo XVIII, las autoridades coloniales firmaron tratados de paz con estos tres grupos, porque los ejércitos coloniales no eran capaces de capturarlos o matarlos. Los propietarios de las plantaciones estaban alarmados por la amenaza continua que emanaba de estos grandes grupos. Los cimarrones realizaban frecuentes incursiones en las plantaciones causando grandes destrozos; a veces, los asaltantes se llevaban a todos los esclavos de la plantación, otras, solamente a las esclavas femeninas, y se apoderaban de diferentes utensilios, como baterías de cocina, anzuelos, fusiles y pólvora.

Con la conclusión de los tratados de paz, después de 1770, la situación no se tranquilizó. Surgió un nuevo grupo de cimarrones, los boni, que causaba estragos. Tampoco esta vez las tropas coloniales lograron expulsarlos. En 1773, llegaron las costosas tropas de la República bajo el mando del suizo Fourgeoud. Pero hasta 1776, las nuevas tropas no lograron expulsar a los boni hacia la Guayana francesa, gracias a un contingente especial de tropas auxiliares negras, «los cazadores negros». Para estas tropas se reclutaron los mejores y más fuertes esclavos de las plantaciones, y al término de su servicio eran declarados libres. Además, las tropas coloniales encontraron el apoyo de los djoekas, quienes en un principio habían ayudado a los boni, contrarios a las

estipulaciones del tratado de paz con las autoridades coloniales. Gracias a la diferente postura de los djoekas, los ejércitos coloniales lograron finalmente que en 1793 los boni firmaran un tratado de paz.

En Berbice, la colonia vecina de Surinam, se produjo en el año 1763 una gran sublevación de esclavos que, como se dijo antes, encajaba mejor en el modelo general de la protesta de los esclavos de la región caribeña que en la de los cimarrones de Surinam. La sublevación en Berbice alcanzó proporciones mucho mayores que en otros lugares; los esclavos casi lograron apoderarse de la totalidad de la colonia de Berbice. Solamente en el Santo Domingo francés hubo una sublevación de la misma magnitud. En esta isla todos los blancos fueron asesinados o expulsados. En Berbice, los europeos —no más de 300 en total— recuperaron a duras penas su poder sobre los esclavos. ¿Cómo lo lograron?

En primer lugar, con la solidaridad blanca intercolonial. El gobernador de Berbice recibió ayuda de sus colegas de Surinam, Demerara, San Eustaquio y Barbados, y más tarde llegaron los refuerzos de la República. En segundo lugar, la actitud de los indios del interior de la Guayana fue decisiva. Los neerlandeses habían logrado ganarse a algunos grupos indios que impidieron que los sublevados de Berbice se pusiesen en contacto con los cimarrones de Surinam. En tercer lugar, por las discrepancias entre los sublevados; parte de los esclavos seguían siendo esclavos con los rebeldes. El líder de la sublevación, Coffij, estaba dispuesto a negociar con el gobernador de Berbice para conseguir que una parte de la colonia estuviera permanentemente en manos de los sublevados. Coffij quería hacer constar esta situación en un tratado de paz, con lo cual una parte considerable de Berbice se hubiera convertido en una gran región cimarrona. Los demás líderes de la sublevación no estaban de acuerdo con estos planes ni con las negociaciones. Las diferentes facciones lucharon entre sí a vida o muerte, brindando al enemigo común, los europeos, la posibilidad de reforzarse.

Finalmente, era casi imposible que los esclavos pudiesen mantener su resistencia durante mucho tiempo. Muy pronto los sublevados se quedaron sin alimentos. La preparación de los campos de cultivos alimenticios era una cuestión que exigía tiempo, y los ejércitos coloniales estaban ansiosos por destruir estas huertas. Los cimarrones de Surinam tropezaron con las mismas dificultades y sólo lograron sobrevivir cultivando alimentos en pequeños grupos y en lugares recónditos, vién-

dose obligados a robar alimentos de las plantaciones de vez en cuando. En Berbice, ninguna de las dos tácticas era posible porque eran 4.000 los sublevados que tenían que encontrar alimentos y ya no quedaban plantaciones con víveres.

Evidentemente, la gran sublevación de 1763 retrasó el desarrollo económico de Berbice. Las plantaciones de Esequibo y Demerara crecieron mucho más. Aproximadamente la mitad de los colonos europeos y de los esclavos sobrevivió a la sublevación. Y la palabra «Berbice» conservó en la República un sonido ominoso durante mucho tiempo: se convirtió en el sinónimo de fracaso y adversidad.

También en Curazao se produjeron algunas sublevaciones de esclavos. En 1750, un grupo de esclavos de la ciudad asesinó a un grupo de esclavos de la plantación Hato, propiedad de la WIC. En 1795, estalló una sublevación mucho mayor en la isla, cuando se propagó la noticia del levantamiento en Santo Domingo. El líder de la sublevación, Tula, partía de la idea de que la abolición de la esclavitud en Francia también tenía validez para Curazao, porque la República había sido derrotada y ocupada por tropas francesas. Pero la colonia llegó a controlar la sublevación.

Finalmente, no se puede sacar conclusiones generales de la protesta de los esclavos en el Caribe neerlandés. ¿Por qué en Berbice se llegó a una gran sublevación y, en cambio, los esclavos no recurrieron a la fuga? ¿Eran esclavos recién llegados de África, o esclavos que habían nacido en la colonia, más dispuestos a rebelarse contra el sistema de la esclavitud? No se excluye esta posibilidad. Por otra parte, no parece que en el Caribe neerlandés pueda confirmarse que el cruel régimen de esclavitud fuese la fuente de alimentación de las sublevaciones. En Curazao no existía un régimen tan duro, aunque también hubo algunas sublevaciones.

Los neerlandeses en África occidental

África es un continente con mucha historia y muy pocas fuentes escritas. Indudablemente, esta situación ha conducido a cierta desfiguración en la historiografía. La mayor parte de las fuentes escritas sobre la historia de África de 1450 a 1850 ha sido confeccionada por unos cuantos europeos que viajaron a lo largo de la costa occidental o que

residieron allí. Por este motivo parece que gran parte de la historia africana consiste en contactos euroafricanos. Nada es menos cierto. Hasta la división de África (después de 1870) la mayor parte de este continente tenía precisamente pocos contactos con el mundo exterior.

La importancia adicional que los contactos europeos con África adquirieron en la historiografía ha conducido a algunas interpretaciones curiosas que dominaron durante mucho tiempo la historia económica y social de África occidental. Las exportaciones africanas tuvieron un carácter excepcional y estaban dominadas por el tráfico de personas. ¿No condujo este éxodo a una debilitación demográfica de África? ¿No explicaba esto el pequeño número de ciudades africanas y la mala infraestructura?

Por otra parte, en la historiografía se ha insistido mucho en el carácter excepcional de las mercancías de importación que los europeos llevaron a África. Gran parte de dichas mercancías consistía en abalorios, espejos y alcoholes que solamente servían para satisfacer el esnobismo de los agentes parasitarios del tráfico de esclavos. La importación de armas de fuego europeas trastornó el equilibrio político de África. Además, los europeos llevaron muchos textiles, lo que constituyó un grave obstáculo para el desarrollo de la industria textil africana. Todos estos factores contribuyeron al retraso de África en el aspecto económico y social con respecto a Europa. Sin los contactos comerciales europeos, los africanos seguramente hubieran logrado desarrollar su sociedad y su economía para que se produjera una revolución industrial como en Europa.

Casi todos los argumentos aquí mencionados han sido controvertidos y la discusión sobre el pasado de África ha desaparecido. La exportación de esclavos africanos, en total unos diez o quince millones, fue voluminosa, pero en un sentido relativo la contribución de África occidental a la emigración intercontinental fue menor que la de Inglaterra o Portugal. Además, los productos que se enviaron desde Europa a África eran escasos en cuanto a volumen, mientras que su composición no difería mucho del surtido que Europa exportó a otras partes del mundo. ¿Contribuyó la importación de armas de fuego a los trascendentales cambios políticos en África occidental, concretamente a la creación y crecimiento de algunos fuertes estados organizados de modo centralista? Estos mismos cambios políticos de África también tuvieron lugar en regiones donde apenas se importaron armas de fuego.

La historia de la presencia neerlandesa en África occidental parece confirmar este último análisis. La presencia neerlandesa en las costas se limitó a una decena de factorías en la Costa de Oro. Parece ser que los neerlandeses en ningún lugar de la costa pudieron adquirir una posición monopolista en el comercio. Los africanos eran excelentes negociadores que sabían aprovechar la competencia entre las potencias europeas. Ni los neerlandeses ni los demás europeos fueron capaces de emprender expediciones militares fuera de las factorías. No podían emprender guerras contra los africanos ni entre ellos mismos porque eran demasiado débiles.

De lo que antecede se sospecha que la influencia europea en la costa occidental de África se redujo a unos pocos contactos antes de 1800. La realidad, no obstante, resulta más complicada. Es cierto que la presencia física de los neerlandeses se limitaba a doscientos o cuatrocientos europeos, todos al servicio de la WIC. La mitad de ellos residía en la factoría principal de Elmina y la otra mitad estaba repartida entre las factorías exteriores. Los europeos podían disponer de unos trescientos esclavos que se hacían cargo del mantenimiento de las factorías y del cultivo de las huertas anexas. Más allá de la Costa de Oro, los neerlandeses sólo lograron ocasionalmente establecer puestos comerciales en la Costa de los Esclavos y en la Costa de Loango, en Angola.

Pero la influencia neerlandesa en África fue mayor de lo que haría sospechar la ínfima presencia de la WIC; y esto también tiene validez para las demás potencias europeas que poseían factorías en la costa occidental africana. En primer lugar, las bases neerlandesas ejercían una fuerte atracción en los comerciantes africanos que querían desvincularse de su país de origen buscando protección en las factorías europeas. De esta forma, en la costa occidental surgió un número de lugares francos, lo que influyó en las naciones africanas, incluso en las que se encontraban muy en el interior. Las víctimas de las enemistades hereditarias, así como ladrones, estafadores y mercaderes en quiebra, encontraron un lugar seguro al lado de las factorías europeas, donde el sistema judicial africano no tenía validez.

En segundo lugar, hay que señalar que no fueron solamente los europeos quienes encarnaron la influencia europea en la costa. Los empleados europeos de la WIC —solamente hombres— tenían muchas veces relaciones temporales con mujeres africanas, y de aquí nació un grupo de mulatos que desempeñaba un papel importante hasta en lu-

gares muy distantes de la región costera. Estos mulatos eran capaces de ganar un gran prestigio como intermediarios entre la cultura europea y la africana, y algunos lograron hacerse muy ricos en el comercio. En esta descripción de la influencia directa de las factorías neerlandesas en las sociedades africanas vecinas hay que indicar, además, que las factorías europeas adquirieron una misión en la vida jurídica y política de algunas naciones costeras africanas. Los neerlandeses tenían en la factoría principal de Elmina una sala de negociaciones especial donde, a petición de los vecinos africanos, hacían las funciones de agentes políticos, jueces civiles y pacificadores.

No obstante, ni el personal de las factorías neerlandesas, ni el comercio euroafricano, lograron introducir muchos cambios en el campo político y militar africano. En el transcurso del siglo XVIII, el comercio se desplazó cada vez más de la Costa de Oro a la Costa de los Esclavos, por lo que Elmina ya no funcionó como centro sino como estación final donde se amarraban los barcos de esclavos antes de aventurarse a la travesía hacia América. Por otra parte, el tráfico de esclavos en la región situada al sur de Loango y Angola adquirió mayor importancia en el siglo XVIII. Más o menos al mismo tiempo, alrededor de 1730, cuando también la WIC tuvo que abandonar su monopolio, las factorías perdieron su lugar central en el comercio neerlandés con África.

Es curioso que la WIC siguiera insistiendo en la administración de las factorías neerlandesas en la Costa de Oro, aunque su número decreció. El saldo de gastos e ingresos de las posesiones de la compañía siguió siendo negativo. Por otra parte, era necesario enviar nuevos empleados a la costa occidental porque la mortalidad entre los europeos era muy alta: entre el 40 y 60 % al año.

La principal consecuencia del creciente tráfico de esclavos era perceptible en lugares muy distantes del alcance de las factorías en la costa, en las regiones donde «se producían» los esclavos. Con la expansión del tráfico de esclavos aumentaron los daños a la estructura socioeconómica de África y crecieron los costos en vidas humanas. El comercio siempre cambiaba de lugar. Las factorías europeas habían sido construidas con vistas al tráfico de esclavos tradicional, en el cual los comerciantes africanos entregaban con regularidad esclavos en las factorías. Después de 1750, la mayor parte de los esclavos eran vendidos fuera de las factorías. Así nació la curiosa paradoja de que cuanto más crecía el tráfico de esclavos, tanto más silenciosas estaban las factorías.

La cuarta guerra anglo-neerlandesa y el desarrollo de la agricultura de las plantaciones en la región caribeña hasta 1800

En general, la literatura actual sobre la región caribeña considera la Guerra de Independencia Americana como la línea divisoria de la historia económica de toda la región. Antes de 1775, el sector de las plantaciones creció en todas las zonas de la región caribeña. La producción de café y de azúcar aumentó. También el tráfico de esclavos alcanzó una magnitud nunca vista.

Después de 1784, los sistemas comerciales atlánticos sufrieron daños irreparables al cortarse el vínculo colonial entre Inglaterra y América del Norte. El sistema comercial y productivo en el Atlántico dependía hasta tal punto de sus diferentes componentes, que no era posible expulsar a uno de los integrantes principales de dicho sistema sin sufrir las consecuencias. ¿No era América del Norte un creciente mercado de consumo para el tráfico de esclavos? ¿No dependían las colonias de plantaciones caribeñas —fuese cual fuese su nacionalidad— de los *Yankee traders* para el abastecimiento de víveres y para la venta de melaza y *dram*? En la interpretación tradicional, las consecuencias económicas de la Guerra de Independencia Americana fueron un rudo golpe para el sistema de plantaciones caribeño, el cual ya nunca se recuperaría. Después de 1784, la recesión económica de este sistema hizo posible que en Europa se luchara con más fuerza a favor de la abolición del tráfico de esclavos y de la emancipación de éstos en las Indias Occidentales. Las compañías de armadores y las casas comerciales se apartaron de la región caribeña y se centraron en nuevos mercados de África y Asia.

En cuanto a las posesiones de la República en la región, la literatura antigua considera la guerra inglesa como causa principal de la recesión económica. Prácticamente durante todo el siglo XVIII, la República pudo aprovecharse de su posición neutral en el comercio atlántico. Sobre todo las Antillas neerlandesas se beneficiaron de esta neutralidad, ya que pudieron aumentar el comercio de tránsito a través de Curazao y San Eustaquio. También Surinam salió beneficiada de las muchas guerras del siglo XVIII; el azúcar y el café procedentes de esta colonia encontraron en el continente menos competencia por parte de las Antillas francesas. La ocupación inglesa de Surinam durante

la Cuarta Guerra Inglesa, así como la pérdida de numerosos barcos comerciales y de esclavos, habían reducido la importancia del comercio atlántico y de las colonias caribeñas a proporciones insignificantes para la República. La WIC y numerosas compañías de armadores privados abandonaron sus actividades o cambiaron de situación y emprendieron expediciones a otros destinos.

Investigaciones recientes han cambiado por completo esta imagen clásica. En resumen, la idea de una inversión económica en la región caribeña ha sido abandonada en su totalidad. En la literatura reciente sobre el comercio atlántico y la economía de Surinam y Curazao sigue hablándose de una recesión; en otros lugares, en cambio, se produjo un crecimiento después de 1784, aunque hubiera un desplazamiento en el Caribe francés, inglés y neerlandés. Dentro del Caribe francés, el sector de plantaciones de Santo Domingo creció con más celeridad que el de Guadalupe y Martinica, y en el Caribe inglés, el crecimiento de Barbados y de algunas partes de Jamaica se detuvo, mientras que aumentó la importancia de las *Ceded Islands* adquiridas en 1763. En la Guayana neerlandesa, el Esequibo y Demerara crecieron mucho después de 1784, y Surinam se estancó.

Es evidente que la independencia de los Estados Unidos era una complicación económica en el circuito comercial atlántico. No obstante, esta independencia solamente tuvo importancia para el Caribe inglés. Con las leyes de navegación, los plantadores de las islas inglesas estaban obligados a terminar el comercio con los Estados Unidos independientes. Después de 1784, tuvieron que importar los alimentos de Europa o de Canadá. La melaza y el *dram* debían ser procesados en las propias islas inglesas o exportados a la metrópoli.

Todos los investigadores están de acuerdo en que la Guerra de Independencia Americana condujo a considerables subidas en los precios de los alimentos, las vacas y los caballos en el Caribe inglés. El abastecimiento desde Europa y Canadá aumentó los gastos de transporte; los esclavos eran más caros, porque los Estados Unidos no desaparecieron como mercado de consumo. Los barcos ingleses seguían llevando esclavos a los puertos sureños del joven estado, junto con un número creciente de traficantes de esclavos norteamericanos. La flota inglesa tenía muchas oportunidades, no sólo por la mayor importación de los Estados Unidos, sino también por el crecimiento que experimentó la importación de esclavos al Caribe inglés y español. Los mayores gastos

de producción y de transporte no eran obstáculo para la expansión de las plantaciones caribeñas. En éstas los mayores costos de producción fueron compensados con creces con una mayor productividad. El auge se debió mayormente al crecimiento en la extensión de las plantaciones y a la consiguiente disminución de los costos. Además, muchos plantadores de azúcar experimentaron con la nueva caña bourbon procedente de Mauricio, que tras su elaboración produjo mucho más jugo de azúcar que la caña tradicional. Por otra parte, los plantadores ingleses obtuvieron mucho éxito con el cultivo de algodón, que tenía una creciente demanda en Inglaterra por el fuerte desarrollo de la industria textil.

En resumen, puede observarse, para toda la región caribeña, que la Guerra de Independencia Americana no significó ninguna interrupción estructural del crecimiento económico relativamente alto en muchas regiones de plantaciones de esta parte del mundo. En ninguna de las islas caribeñas hubo plantadores que quisiesen abolir la esclavitud. Todos se aferraron a este sistema laboral que para ellos era lucrativo, porque pensaban que, para la economía de las Indias Occidentales, el tráfico de esclavos resultaba tan importante como la esclavitud, puesto que el desarrollo demográfico de la población esclava en el Caribe era negativo. A finales del siglo XVIII, el Caribe seguía siendo la región de mayor crecimiento económico en el mundo y, sin las intervenciones legales, las plantaciones del Caribe y de las regiones del sur de los Estados Unidos hubieran podido mantener esta posición hasta muy avanzado el siglo XIX.

No obstante, dos acontecimientos políticos en el período 1790-1800 anunciaron el principio del fin de la esclavitud. En un primer momento, estos acontecimientos tuvieron un efecto contrario y, por tanto, parecían de poca importancia para el futuro de las plantaciones en el Nuevo Mundo. En primer lugar, surgió un movimiento abolicionista en Europa que tuvo muchos partidarios en Inglaterra y Francia. Los abolicionistas querían acabar con la esclavitud, y en 1794 lograron que la Asamblea Nacional de París aboliera la esclavitud en el Caribe francés. Pero en 1802 se restableció la esclavitud en las colonias francesas. En segundo lugar, en Santo Domingo estalló una gran sublevación que ya no pudo reprimirse. En consecuencia, en 1792 —literalmente en un año—, el mayor productor de azúcar del mundo desapareció repentinamente y las demás regiones de plantaciones se apresuraron a rellenar este

hueco. El caos económico y social de Santo Domingo fue un duro revés para los abolicionistas europeos. Sus adversarios no dejaron de señalar los peligros de la abolición de la esclavitud. De esta forma, partidarios y adversarios de la esclavitud se mantenían en equilibrio.

Pero a la larga, los abolicionistas en Europa se llevaron la mejor parte. En su convicción les apoyó la ideología del liberalismo económico de Adam Smith. Este sistema ideológico partía de la suposición errónea de que el libre trabajo en cualquier parte del mundo era la mano de obra más barata. Por tanto, la esclavitud resultaría cara y un derroche. Además, los abolicionistas consiguieron muchos partidarios entre los nuevos grupos protestantes de Inglaterra, Escocia y América del Norte. Cuáqueros, metodistas y baptistas se dejaron inspirar por el amor al prójimo cristiano *(Am I not a Man and a Brother)* en sus acciones contra el tráfico de esclavos y la esclavitud. Pero por el momento, la corta abolición de la esclavitud en el Caribe francés no encontró seguimiento en ningún otro lugar.

La disolución de la WIC

La imagen hasta aquí esbozada del desarrollo en la región atlántica también es válida para la presencia neerlandesa en la región. Aunque en Surinam, después de 1784, la producción de las plantaciones retrocedió ligeramente, esta recesión fue compensada por el crecimiento de las colonias vecinas de Berbice, Esequibo y Demerara.

La causa de esta posición excepcional de Surinam ya se ha comentado en páginas anteriores. Fue consecuencia del absurdo *bubble* de inversiones entre 1750 y 1773. Después de 1773, se inició el estancamiento. La Cuarta Guerra Inglesa cambió poco esta situación. Para Berbice, Esequibo y Demerara, la guerra significó tan sólo una breve interrupción en el crecimiento. Para las Antillas neerlandesas, los inconvenientes de la guerra tampoco fueron graves. Ya antes de 1780, el comercio de tránsito de Curazao se encontraba en una situación deplorable y no cambió después de 1784. San Eustaquio, en cambio, se había convertido, a partir de 1770, en un puerto de tránsito muy próspero, sobre todo después de estallar la Guerra de Independencia Americana. El ataque de los ingleses en 1781 fue un contratiempo pero el mercado internacional se recuperó muy pronto en este lugar.

¿Es posible que la disolución de la WIC fuera consecuencia de la Cuarta Guerra Inglesa? Ya antes de 1780 había quedado claro que la WIC como institución gubernamental y administrativa no era satisfactoria. La compañía no logró equilibrar los gastos y los ingresos; todos los años los Estados Generales tenían que conceder subvenciones. La WIC sufrió grandes pérdidas con la administración de las factorías en la Costa de Oro, la defensa de Surinam y el gobierno de Esequibo y Demerara. Ni los fondos de exacción procedentes de las compañías de armadores privados en la región atlántica, ni los impuestos en las colonias de plantaciones fueron suficientes para poder pagar estos gastos en su totalidad. Además, tanto la dirección central de la WIC como los consejos de las cámaras dedicaron mucho dinero a la celebración de reuniones y al mantenimiento de sus oficinas y almacenes.

En 1791, la mayor parte de los Estados Generales no quiso prorrogar la patente de la WIC. Solamente Zelanda estaba interesada en la continuidad de la compañía. Es probable que, en la pequeña economía zelandesa, la presencia de la cámara de la WIC con sus numerosas funciones administrativas desempeñara un papel muy importante. Por otra parte, la cámara de la WIC en Zelanda tenía el monopolio fáctico del transporte de carga con Esequibo y Demerara, y las compañías de armadores a las que se le había concedido este transporte obtenían grandes beneficios.

Todo esto hace sospechar que casi todos los plantadores y casas comerciales en el oeste se alegraron de la disolución de la WIC. Al desaparecer la compañía, ya no se recaudarían más impuestos sobre las exdiciones desde la República. Los europeos que residían en las colonias neerlandesas esperaron —al igual que en otros lugares del Nuevo Mundo— que los contribuyentes de la República, tras la disolución de la WIC, se hicieran cargo de más gastos de administración y de gobierno.

La economía de las plantaciones en la Guayana neerlandesa: 1784-1795

¿Qué sucedió con las plantaciones en la mayor parte de Guayana tras la crisis de 1773? Lo que más destaca en la economía de plantaciones neerlandesa es la falta de crecimiento. Después de 1784, las plantaciones inglesas y francesas experimentaron un importante desarrollo, pero las plantaciones neerlandesas no participaron en esta expansión.

Debido a la pesada carga de las altas hipotecas, apenas podían comprar nuevos esclavos para compensar, por no decir ampliar, el número de esclavos que por naturaleza disminuía. Por otra parte, al parecer no fue posible levantar nuevas plantaciones en terrenos fértiles que estaban sin cultivar, ni tomar parte en el cultivo del nuevo éxito de exportación: el algodón. Las únicas excepciones fueron las crecientes plantaciones de Esequibo y Demerara, donde residían muchos plantadores ingleses que fueron capaces de ampliarlas y renovarlas.

El estancamiento de Surinam ha definido hasta hoy la imagen de las colonias de plantaciones en la literatura histórica. Los escritores contemporáneos indicaron con frecuencia una serie de causas. Tras las inversiones excesivas del período 1750-1773, tanto la Cuarta Guerra Inglesa como la prodigalidad desmedida de los plantadores de Surinam habrían sido la causa del decaimiento. Además, después de 1773, muchos plantadores de Surinam quebraron, por lo que sus plantaciones pasaron a ser propiedad de los accionistas de los préstamos hipotecarios concedidos. Éstos, a su vez, asignaron a la propiedad un director y un administrador. Ambos funcionarios administraron las plantaciones de forma diferente al plantador propietario. Al parecer, el director y el administrador estaban más interesados en cobrar sus futuros porcentajes en los beneficios, por lo que descuidaron la administración de las plantaciones en las que los mejores beneficios se obtenían a largo plazo. Los esclavos eran las víctimas de este afán de beneficio rápido; tenían que trabajar más que antes. Es cierto que, después de algunos años, el agotamiento de los esclavos suponía altos costos, pero para entonces el director y el administrador ya se habían marchado.

En este análisis hipotético, las plantaciones del Caribe neerlandés difieren en gran medida del desarrollo general de la región caribeña. No obstante, es necesario realizar nuevas investigaciones para descubrir si las plantaciones, en el último cuarto del siglo XVIII, se desarrollaron realmente de forma tan diferente al resto de la región.

Sin duda, las obligaciones para pagar las grandes cantidades de intereses y principal frenaron la ampliación de muchas plantaciones en Surinam. En realidad, los plantadores solamente pagaron una pequeña parte de los intereses y principal del dinero prestado, para poder continuar con sus empresas. Incluso después de 1773, todos los años la República siguió concediendo préstamos a las plantaciones de Surinam, por lo menos para mantenerlas.

Por este motivo, se detuvo el tráfico de esclavos neerlandés. En lugar de 5.000 esclavos anuales, la media descendió hasta 1.400 en el período 1780-1795, una cantidad insuficiente para poder mantener el nivel de esclavos. Desgraciadamente, no se sabe cuántos esclavos se adquirieron a través del comercio ilegal con los traficantes ingleses y americanos. En la República incluso se presentaron propuestas para subvencionar el tráfico de esclavos neerlandés, tal como era habitual en Francia. Una importación suficiente de esclavos en barcos neerlandeses podía evitar que los barcos no neerlandeses vendiesen sus esclavos a las plantaciones neerlandesas a cambio de azúcar y café, y que una parte de los productos de plantación no fuese transportada y vendida por casas comerciales neerlandesas. Pero nunca se concedió esta subvención.

Visto lo anterior, puede concluirse que muchas plantaciones de la Guayana neerlandesa, después de 1773, si no experimentaron crecimiento, al menos lograron mantenerse a flote. Las exportaciones de los productos de plantación retrocedieron algo, pero este descenso fue mucho más reducido de lo que era de esperar en una ínfima importación de esclavos. Podemos concluir, pues, que también en Surinam los plantadores, directores y administradores consiguieron aumentar la productividad de sus plantaciones, si bien no al mismo nivel de otros lugares de la región caribeña.

El movimiento abolicionista en la República

Para terminar este capítulo, debemos prestar atención al movimiento abolicionista que en Francia e Inglaterra ya había obtenido algunos éxitos, aunque temporales, a finales del siglo XVIII.

También en la República se oían voces que abogaban por la abolición de la esclavitud. Se tradujeron algunos libros y panfletos abolicionistas del francés al neerlandés. La abolición del tráfico de esclavos y de la esclavitud, no obstante, era un tema marginal y casi académico. En los años setenta y ochenta del siglo XVIII hubo más discusiones sobre la cuestión de cómo aumentar la producción y la cuota neerlandesa en el comercio atlántico. De esta forma, se propuso que la WIC comprara todos los esclavos de las colonias neerlandesas. Con ello no se pensó en concederles la libertad tras esta transacción o darles un tratamiento mejor. No, esta propuesta tenía como único objetivo pro-

porcionar nuevos fondos a las plantaciones. Mediante la venta de esclavos podían liquidarse las deudas hipotecarias. La WIC, a su vez, alquilaría a los plantadores los 50.000 esclavos.

La discusión sobre la abolición del tráfico de esclavos neerlandés ya no tuvo mucho sentido después de 1780, puesto que esta actividad del comercio casi había dejado de existir. La discusión en la República se centraba más bien en la cuestión de si los directores de las plantaciones podían comprar esclavos de barcos no neerlandeses, como ya se ha mencionado antes. La abolición del tráfico de esclavos y de la esclavitud solamente llegó a ser novedad cuando, tras el ataque francés, la Asamblea Nacional de la nueva república de Batavia, instituida según el modelo francés, tuvo que redactar una constitución. En 1797, los nuevos legisladores discutieron mucho sobre el problema de la abolición, pero finalmente decidieron no incluirlo en la constitución, ni siquiera una mención sobre un período transitorio. Muchos miembros de la Asamblea Nacional cedieron ante el argumento de que las posesiones neerlandesas en la región caribeña después de 1795 habían sido ocupadas, en parte, por los ingleses y que los plantadores de las regiones neerlandesas, al igual que sus colegas franceses, serían lanzados con más fuerza en los brazos de los ingleses, si la nueva República de Batavia destruía su sistema laboral.

Capítulo VII

LOS NEERLANDESES EN LA REGIÓN ATLÁNTICA: COMERCIO Y PRODUCCIÓN

El origen de la agricultura en las plantaciones neerlandesas

El comercio neerlandés en la región atlántica estuvo dominado en su mayor parte por el café y el azúcar. En el período anterior a 1675, los neerladeses transportaron grandes cantidades de estos productos, que procedían de las colonias portuguesas, inglesas y francesas. Después de 1675, la navegación mercante neerlandesa se limitó cada vez más al azúcar y al café de las regiones de plantaciones neerlandesas, dejando aparte algunas excepciones temporales. Es lógico suponer que la cuota neerlandesa en la navegación mercante de la región atlántica estaba estrechamente relacionada con la rentabilidad de las plantaciones en las regiones neerlandesas de las Indias Occidentales. En las páginas que siguen vamos a investigar cómo se desarrollaron estas plantaciones y sus resultados de explotación durante el período de 1675 a 1800.

En ningún lugar del Nuevo Mundo fueron los neerlandeses los primeros en la creación de plantaciones. La conquista de una parte del Brasil portugués en 1629 tenía precisamente como objetivo la obtención de productos de plantación sin que hubiera necesidad de pasar por la difícil etapa de roturación y de atraer a los inmigrantes apropiados. Al conquistar colonias de plantación ya existentes, los neerlandeses pudieron transportar de inmediato a Europa productos tropicales cultivados en el Nuevo Mundo, cosa que no lograron ingleses y franceses. Por el contrario, éstos necesitaron varios decenios para optimar su agricultura de exportación en la región caribeña. ¿Qué productos dieron mayores beneficios? ¿Cómo se podían reducir los gastos al máximo? ¿Cómo había que regular el abastecimiento de mano de obra y de directores y

cuál era la mejor manera para transportar de forma más barata los cultivos de exportación a sus mercados de consumo y venderlos?

Ingleses y franceses habían encontrado ya una respuesta clara a todas estas preguntas cuando, después de 1667, la República hizo un segundo intento para explotar su propia colonia de plantación. Tanto en el Caribe inglés como francés se había comprendido 1) que el producto de exportación más lucrativo era el azúcar, 2) que los esclavos africanos eran relativamente la mano de obra más barata y 3) que un comercio de esclavos y mercancías bien organizado entre Europa occidental, África y América del Norte, sentaba la base para la agricultura de plantaciones en el Caribe.

Sin duda, la conquista zelandesa, en 1667, de una colonia de plantación inglesa recién establecida en la «Costa Salvaje» tenía como objetivo participar de forma sencilla en la lucrativa producción del azúcar. A diferencia de Brasil, muchos plantadores se marcharon, muchas plantaciones quedaron destruidas y grandes grupos de esclavos fueron transportados a otros lugares o se fugaron a la selva. La mayor parte de las crónicas indica que los conquistadores neerlandeses, tras la partida de los ingleses, tuvieron que reconstruir, prácticamente desde el principio, las plantaciones en las Guayanas.

Finalmente, hay que hacer una observación sobre las plantaciones en las Antillas neerlandesas. En general, no eran plantaciones para la agricultura de exportación sino para el cultivo de alimentos. La palabra «plantación» en Curazao, al igual que en las demás islas neerlandesas, designaba principalmente las grandes huertas, que proporcionaban unos ingresos frugales a sus propietarios. Sólo en San Eustaquio, algunas de estas empresas lograron producir cantidades relativamente pequeñas de azúcar y de tabaco. Debido al clima y a las condiciones del suelo, estas seis islas neerlandesas no pudieron participar a gran escala en la fuerte expansión de la producción del azúcar y el café en la región caribeña.

El desarrollo de las plantaciones de azúcar en el Caribe neerlandés

Aunque la conquista neerlandesa de Guayana significó un desajuste temporal, no produjo ningún cambio en la estructura económica y social de la región. En un mapa de Surinam de 1667, inmediatamente después de la conquista de los ingleses, figuran 178 plantaciones que

producían azúcar, principalmente gracias a la labor de los esclavos africanos. Este desarrollo siguió después de 1667. Ya hemos dicho que en el Caribe neerlandés no hubo período transitorio entre la colonización de los inmigrantes europeos y el inicio de la agricultura de plantaciones tal como sucedió en las colonias inglesas y francesas. Desde sus inicios, la expansión neerlandesa en la Guayana continuó el desarrollo de la agricultura de plantaciones.

La mejor forma de demostrar este desarrollo es mediante el crecimiento del número de plantaciones y el aumento de la producción para la exportación en la colonia de Surinam, la mayor colonia de plantación bajo dominio neerlandés. Aunque se desconocen las cifras exactas, parece razonable la siguiente estimación para el año 1713: ciento setenta y una plantaciones de azúcar y treinta y una plantaciones de café. En 1795 había más de 591 plantaciones, principalmente de azúcar; sólo unas pocas producían azúcar y café. Pero el número de plantaciones no es una prueba demostrativa del crecimiento de la producción, puesto que en el transcurso del tiempo las plantaciones pueden haber disminuido la extensión y la producción. Mas aquí ocurrió lo contrario. Si bien es cierto que en el siglo XVIII se crearon algunas plantaciones dedicadas a la producción de alimentos para el mercado interior, la extensión de las plantaciones para la exportación experimentó un crecimiento. En 1683 se produjeron en Surinam alrededor de 4.500 pipas de azúcar. En 1775, la producción azucarera era cinco veces mayor: alrededor de 21.000 pipas, mientras la producción de café ascendía a 20.000.000 de libras. El número de barcos que llevaba todos los años las exportaciones a la República pasó de una media de veinte en el primer cuarto del siglo XVIII, a una media de cincuenta en el tercer cuarto del mismo siglo.

Con el fin de aumentar el número de plantaciones se cedieron a los plantadores grandes tierras en las riberas de los ríos de Surinam, Berbice, Esequibo y, más tarde, Demerara. En muchos casos, se vigilaba únicamente el límite de la parte delantera de las tierras concedidas al lado del río. En su parte posterior, muchas plantaciones lindaban con la jungla y no había necesidad de un límite estricto.

Gran parte de estas plantaciones neerlandesas en la Guayana solamente podían ser cultivadas construyendo un buen sistema de desagüe, mientras que las actividades de roturación en las plantaciones de las islas inglesas y francesas se limitaron a la tala de árboles y a la quema

de matas y de tocones. Esta misma labor también era muy importante en la Guayana, pero además era necesario abrir zanjas, construir canales de drenaje, levantar diques y hacer esclusas. Tan sólo cuando estuviese preparado el sistema de las aguas, se podía comenzar con la roturación de las tierras y con la construcción de edificios empresariales y viviendas.

Casi todas las actividades de las plantaciones se desarrollaban en la ribera del río, a lo largo de la cual se extendía la plantación. Allí estaban construidos los edificios, se cocía el jugo de la caña y se pelaban y secaban los granos de café. Cada plantación disponía de un departamento de embalaje, donde se preparaban los productos de exportación para su transporte marítimo. Muchas veces, también las viviendas, la casa del plantador y las de los esclavos estaban situadas al lado del río. El resto de la plantación constaba de un 50 % de tierras cultivadas con caña de azúcar y la otra mitad eran tierras en barbecho.

Ya en aquella época corrían rumores alocados acerca de las casas de los plantadores. Al parecer, los plantadores de Surinam habían derrochado montones de dinero en la construcción de sus viviendas. Por otra parte, muchos plantadores poseían una segunda casa en Paramaribo, la capital de la colonia. Algunos visitantes de los Países Bajos notificaron que los plantadores eran muy espléndidos con los costosos alimentos, aunque tuvieran que ser importados de Europa y América del Norte. No obstante, en opinión de algunos observadores, el despilfarro más obvio era el gran número de esclavos que trabajaban como empleados domésticos y que, por tanto, no participaban en la producción.

Las noticias sobre el estilo de vida señorial de los plantadores no estaban fundadas en información exacta, pues de algunas otras se desprende que los plantadores de Surinam no llevaban una vida tan lujosa. Los inventarios de algunas plantaciones revelan que muchas casas eran totalmente de madera y que, frecuentemente, su mantenimiento se retrasaba. De tales inventarios se desprende asimismo que la decoración y el mobiliario eran muy pobres y se encontraban en un estado lamentable. En las colonias neerlandesas del Caribe nunca se construyeron grandes casas de campo, como las que todavía se encuentran en Barbados y Jamaica, que pueden competir con casas similares en la propia Inglaterra.

Por lo demás, en el aspecto económico no existía ningún motivo para suponer que la élite de plantadores de las colonias neerlandesas

pudiera permitirse el lujo de malgastar el dinero; no tenían posibilidades de vender sus productos en un mercado protegido como sus colegas de las colonias inglesas. Los plantadores de Surinam se veían obligados a competir continuamente con los productos de las plantaciones no neerlandesas que aparecían en el mercado neerlandés. No tenían, pues, tantos beneficios como para poder permitirse malgastar el dinero; por el contrario, debían estar siempre preparados para que la competencia extranjera no ofreciese azúcar y café a unos precios más baratos.

Como se ha señalado, la roturación de la zona costera de las colonias de plantación neerlandesas, por su baja situación, requería unos gastos relativamente altos. El nuevo propietario o director de una plantación en la Guayana neerlandesa necesitaba todos sus esclavos para la construcción de un sistema de drenaje, antes de comenzar el cultivo de la caña de azúcar. Por otra parte, los numerosos ríos facilitaban considerablemente el transporte hasta el molino de la caña de azúcar cortada, así como la entrega a los clientes de los barriles con el azúcar semirrefinado. Además, en la Guayana se utilizaba el agua del río como abono para regenerar las tierras agotadas. Después de un intensivo cultivo de caña de azúcar, las tierras se quedaban durante algún tiempo sin cultivar, inundadas con agua del río.

La presencia de mucha agua y de tierra arcillosa era lo que distinguía la labor de los campos de caña de azúcar neerlandeses de la producción en plantaciones similares de otros lugares de la región. No se araba la tierra, sino que se movía con palas; y se utilizaba un tipo de caña indígena. Hasta después de 1800 no se introdujo la caña de azúcar bourbon, que aumentaría enormemente el rendimiento. Al igual que en otros lugares de la región caribeña, el tiempo de maduración de la caña de azúcar ascendía de quince a dieciocho meses. La caña se cortaba con un machete en trozos para poder transportarla al molino. El transporte se realizaba con mulas o con un transbordador o barcaza, en el caso de que existieran suficientes canales y ríos.

El procesamiento de la caña de azúcar se realizaba en casi todas las plantaciones neerlandesas en molinos y cocederos situados en la propia plantación. En los años anteriores al siglo XIX, no existían las fábricas centrales en donde se procesaba la caña de azúcar de un determinado número de plantaciones de diferentes propietarios. Este dato indica que las plantaciones de azúcar neerlandesas eran relativamente grandes. En la Guayana no había sitio para pequeños plantadores con

unos pocos esclavos. Las grandes inversiones en el drenaje de la tierra y en la maquinaria de refinería constituían un importante obstáculo financiero para los plantadores de azúcar recién llegados.

En las plantaciones neerlandesas, el agua no sólo era la característica típica en la preparación de los campos y en el transporte de la caña cortada, también era típica como fuerza propulsora de los molinos de azúcar, para lo cual se aprovechaba la diferencia entre mareas. Ésta se observaba en el nivel de agua hasta muchos kilómetros río arriba. En la marea alta, se podía adaptar el nivel de agua de la plantación al del río vecino abriendo las esclusas; cuando el agua del río bajaba, se cerraban las esclusas, lo que originaba una diferencia entre el nivel del agua de la plantación y el del río. El agua de la plantación podía volver al río a través de un solo canal, provisto de una rueda de paletas que impulsaba el aparato de trituración del molino. Un molino podía triturar durante un promedio de ocho horas seguidas, dependiendo de la cantidad de agua en el sistema hidráulico de la plantación.

No todas las plantaciones del Caribe neerlandés disponían de un molino de marea. Muchas plantaciones utilizaban molinos movidos por bueyes, caballos o mulas, como era habitual en otras regiones de la zona caribeña; en la Guayana no había molinos de viento. Un molino movido por animales ofrecía la ventaja de triturar la caña de azúcar rápidamente, sin tener en cuenta la marea. Por lo tanto, podía mantener un horario de trabajo normal y evitar el trabajo nocturno. Pero tenía el inconveniente de que la fuerza impulsora de estos molinos debía ser importada de ultramar. Tanto las vacas como los caballos apenas se multiplicaron en las Indias Occidentales, al igual que las personas. Muchos caballos de las colonias neerlandesas procedían de América del Norte, concretamente de Rhode Island. La importación de caballos y vacas desde los Países Bajos era menos atractiva que desde América del Norte, debido a la alta mortalidad durante la travesía.

Después de triturada, la caña de azúcar se espesaba y se depuraba su jugo. La caña exprimida se utilizaba como combustible y la ceniza era esparcida como abono sobre los campos en barbecho. Por lo demás, no puede observarse nada especial en cuanto a la forma de refinar el azúcar en las plantaciones neerlandesas. Como en otros lugares de la región, se espesaba el jugo de caña calentándolo permanentemente, con lo que se obtenía la melaza y el dram. Estos subproductos eran utilizados en parte en la propia colonia, mientras que la parte restante

era vendida en América del Norte. Después, el azúcar espesado se introducía en barriles para transportarlos a los Países Bajos, donde se realizaba el último proceso de refinado. Existen indicios de que la calidad del azúcar del Caribe neerlandés era menor que la de las demás regiones. No obstante, nunca llegó a comprobarse esta diferencia. Es muy probable que el azúcar neerlandés tuviese una calidad muy variable y que estas variaciones también existiesen en otros lugares. En el siglo XIX se pudo mejorar la calidad del azúcar utilizando mejores tipos de caña y técnicas de refinado.

Para terminar la descripción de las plantaciones de azúcar neerlandesas, queremos decir algo sobre el abastecimiento de víveres para los esclavos y el personal directivo. Tal como era tradicional en otras regiones del Caribe, parte de los alimentos se importaban desde la metrópoli, sobre todo productos que podían conservarse y que resistían el largo viaje por mar, como judías, avena pelada, queso, mantequilla salada y barriles y botellas de vino y de cerveza. Los alimentos perecederos que se importaban en las plantaciones procedían de América del Norte: carne y pescado salado.

Las colonias neerlandesas no dependían totalmente de la importación de alimentos de ultramar. Casi todas las plantaciones disponían de su propia producción de víveres. En primer lugar, se había reservado una parte de las tierras de la plantación para la agricultura alimenticia. Aquí se cultivaban plátanos, el alimento principal de los esclavos. Además, éstos podían disponer de un pedazo de tierra en el que cultivar, en su tiempo libre, sus propios alimentos. Finalmente, algunas plantaciones de Surinam llegaron a especializarse en la agricultura alimenticia, particularmente en el cultivo de plátanos. De esta forma, los propietarios de las plantaciones de azúcar y de café podían comprar plátanos en la colonia y destinar más tierras de sus propias plantaciones al cultivo de productos de exportación.

Las posibilidades mencionadas para conseguir alimentos pueden hacer sospechar que el abastecimiento de víveres en las colonias neerlandesas funcionaba mejor que en otros lugares de la región caribeña. Esto, sin duda, es cierto en comparación con la situación alimentaria de las pequeñas islas de plantación, que dependían, prácticamente en su totalidad, de la importación de víveres de ultramar. En tiempos de guerra, cuando se rompían las conexiones, en estas islas los alimentos escaseaban rápidamente.

No obstante, los numerosos decretos de las autoridades coloniales indican que aquellos plantadores no destinaron las suficientes tierras a la agricultura de alimentación y que a los esclavos tampoco se les concedía el tiempo suficiente para mantener sus pequeños campos de cultivo. Cuando se estancaba el abastecimiento de víveres desde los Países Bajos y América del Norte, los esclavos de la Guayana neerlandesa seguían disponiendo de los víveres suficientes, pero su variedad disminuía, sobre todo en cuanto a proteínas. Mas esta carencia era compensada por la situación favorable de las plantaciones. En la parte frontal lindaban con un río en el que los esclavos podían pescar, y en la selva de la parte posterior abundaba la caza. Muchos plantadores permitían la caza e incluso proporcionaron fusiles para este fin. Algunas plantaciones disponían de los servicios de uno o dos indios autóctonos para la caza y la pesca, que estaban incluidos en los inventarios de la plantación como «esclavos rojos».

El desarrollo de las plantaciones de café y de otros productos de exportación en el Caribe neerlandés

Lo anterior puede dar la impresión de que las colonias neerlandeses solamente se dedicaban a la producción de azúcar. Durante algunos decenios del siglo XVIII, también producían cantidades considerables de café. A partir de 1760, incluso hubo años en los que el valor de la exportación del café de Surinam superó al del azúcar. La expansión de la producción del café evolucionó muy rápidamente. En 1725, las estadísticas de exportación de Surinam hablaban de 46.000 libras de café. Esta cifra ascendió en 1735 a 1.400.000 libras, y después de 1760 la exportación fluctuaba entre 10.000.000 y 15.000.000 de libras.

La creación y explotación de una plantación de café era, en muchos aspectos, más sencilla que la de una plantación de azúcar. En primer lugar, los edificios y las herramientas para la producción de los granos de café eran relativamente baratos y sencillos. No había necesidad de gastar mucho dinero en la importación desde Europa de un costoso sistema de trituración, a diferencia de las plantaciones de azúcar. Evidentemente, muchas plantaciones de café requerían un buen sistema de drenaje, pero no hizo falta ningún sistema complejo de desagüe que, además, sirviese para propulsar el molino de agua.

En segundo lugar, el trabajo en las plantaciones de café era menos duro. La recolección de los granos se distribuía mejor a lo largo del año, en comparación con la breve temporada de la corta de la caña de azúcar. Por otra parte, era menos agotador físicamente.

Es evidente también que la producción de café tuvo sus inconvenientes. Las matas tardaban tres años en dar fruto, y sólo después de siete años producían una cantidad normal de grano. Además, los granos eran más sensibles a las lluvias que la caña de azúcar. El mayor problema del cultivo del café consistía en disponer de suficientes tierras y mano de obra para plantar nuevas matas. Éstas podían producir durante decenas de años, pero tanto la calidad de los granos como su rendimiento disminuía cada año. Con el fin de paliar este descenso, los plantadores tenían que aumentar continuamente los campos dedicados a este cultivo. Cosa que en Surinam apenas se realizó.

Para los esclavos, el trabajo en las plantaciones de café era más ligero y menos rígido que en las de azúcar. Se cosechaba dos veces al año, pero no todas las matas daban fruto al mismo tiempo, de forma que la cosecha se extendía a dos temporadas de tres meses. Al igual que la caña de azúcar cortada, los granos de café tenían que ser sometidos a una serie de procesamientos en la plantación. Primero, se les quitaba la piel, y luego se lavaban y secaban. Tras dicha operación se procedía a su embalaje en barriles o sacos para su posterior envío a los Países Bajos. En todas estas actividades los esclavos no estaban obligados a trabajar durante la noche, ni a manejar máquinas peligrosas, como sucedía en las plantaciones de azúcar.

Además de café, las plantaciones neerlandesas producían cacao y algodón, pero eran productos relativamente insignificantes. En el caso del cacao es comprensible; el cultivo de la planta de cacao no se abarataba con mayores campos ni con una división de la labor. Por este motivo, también las plantaciones muy pequeñas, e incluso los cultivadores individuales, podían producir cacao, y para éstos había poco lugar en Guayana.

En cuanto al cultivo del algodón apenas se dispone de datos. Comenzó hacia la mitad del siglo XVIII, igual que en las demás islas caribeñas. Alrededor de 1800, la región caribeña era el principal productor de algodón del mundo; y más importante que la parte sur de los Estados Unidos. La región tradicional de algodón, la mediterránea, no fue capaz de satisfacer la creciente demanda cuando se introdujo el

procesamiento mecánico del algodón en rama. Este cultivo podía realizarse en plantaciones relativamente pequeñas; y su trabajo era considerablemente más sencillo y menos duro que en las plantaciones de café y azúcar.

Las colonias neerlandesas sacaron poco provecho de la creciente demanda de algodón; las islas inglesas, en cambio, mucho más. Hasta que los ingleses conquistaron las colonias neerlandesas, alrededor de 1800, no avanzó la producción de algodón en la Guayana, especialmente en Demerara. Para explicar esta falta de iniciativa pueden señalarse dos factores. Primero, el desarrollo de la industria textil mecanizada en los Países Bajos ocurrió de forma mucho más lenta que en Inglaterra. Segundo, después de la crisis de 1773, no había mucho ánimo entre los inversores de la República para invertir en la producción de nuevos cultivos de plantaciones en la Guayana neerlandesa.

Por otra parte, los propietarios de las plantaciones neerlandesas no dependían de la demanda de la metrópoli para la venta de su algodón. Este producto no estaba protegido en el mercado inglés como lo estaba el azúcar inglés de las Indias Occidentales. Por este motivo, las plantaciones neerlandesas hubieran podido producir algodón a gran escala para los *textile mills* ingleses. La falta de fondos parece haber sido decisiva, porque inmediatamente antes de 1800 la producción de algodón en Esequibo, Berbice y Demerara aumentó de forma considerable una vez que los ingleses conquistaron estas regiones y realizaron nuevas inversiones.

Los cimarrones de Surinam y la agricultura de las plantaciones

Además del agua, una segunda característica distinguía las colonias de plantación neerlandesas de las demás plantaciones de la región: la extensa selva que ocupaba la mayor parte del territorio de Guayana. Solamente se explotó la estrecha banda costera, con una profundidad de unos pocos kilómetros, como región de plantación. La mayor parte de Guayana no estaba colonizada.

Estas zonas no colonizadas estaban pobladas de indios y de esclavos fugados de las plantaciones. En el capítulo anterior ya hemos hablado de la enorme extensión de las comunidades de cimarrones. Cuando los ingleses conquistaron Surinam, ya había esclavos fugados en el bos-

que. Incluso puede afirmarse que la fuga de los cimarrones se convirtió en una tradición en Surinam. Entre los esclavos de esta colonia hubo pocas sublevaciones importantes, pero sus fugas eran famosas.

Ademas de la alta mortalidad, la fuga de esclavos era sin duda el otro principal motivo del continuo descenso de la población esclava en Surinam. Por regla general, se acepta que más del 10 % de todos los esclavos de Surinam (estimado en 50.000 personas alrededor de 1700) vivían como cimarrones en la selva. Resulta curioso que este fenómeno fuera mucho menos frecuente en las colonias vecinas de Berbice, Esequibo y Demerara. Para explicarlo se ha sugerido que los indios de estas pequeñas colonias tenían mejores relaciones con los europeos que en Surinam, por lo que solían devolver a los cimarrones.

¿Cómo se fugaban? Fundamentalmente, había dos tipos de fuga, la pequeña y la grande. Por fuga pequeña se entiende que los esclavos se distanciaban temporalmente de la plantación, muchas veces como protesta a un castigo duro que se consideraba injusto, aunque también se distanciaban de forma ilegal de la plantación para ir a visitar a sus familias en otros lugares o cuando tenían algo que vender o comprar en el mercado de Paramaribo. Después de algún tiempo, estos esclavos regresaban a la plantación. El director de la misma no podía hacer gran cosa contra este tipo de absentismo, porque si imponía castigos duros, de nuevo estaba favoreciendo la fuga.

La gran fuga comenzaba del mismo modo que la pequeña. Los esclavos que deseaban fugarse se escondían, en un principio, en la parte del bosque situada detrás de las plantaciones. Así, seguían manteniendo el contacto con su antiguo ambiente. Los amigos y conocidos les llevaban alimentos por la noche, y a veces el cimarrón lograba robar algunas herramientas con las que podía pescar, cazar y cultivar alimentos.

Cuando los esclavos fugados —entre ellos había muy pocas mujeres— no podían o no deseaban regresar a la plantación, buscaban a otros compañeros para organizarse y defenderse mejor de las continuas actividades de búsqueda del ejército colonial. En el caso más sencillo, el esclavo podía reunirse con los grupos de cimarrones que ya habían fundado su propia comunidad. Pero en la práctica, esto no era tan sencillo. Muchos pueblos de cimarrones vivían escondidos en un pantano y sólo unos pocos conocían su acceso. Otros habían llegado a un acuerdo con la autoridad colonial en virtud del cual, a cambio de la paz, prometían no acoger nuevos fugados en su comunidad.

De modo que a la mayor parte de los esclavos fugados les quedaba una única posibilidad: formar ellos mismos una comunidad de cimarrones. Muchas de estas nuevas comunidades se afincaban en las zonas pantanosas vecinas a las plantaciones. De esta forma, los fugados podían apoderarse, mediante el trueque o el robo, de víveres y utensilios de las plantaciones. Con el tiempo muchos de estos grupos fueron adentrándose en el interior para escapar a las continuas expediciones de búsqueda de los plantadores y del ejército, si bien realizaban periódicas incursiones en las plantaciones para robar herramientas, fusiles, pólvora y... mujeres. Y pocas veces lo hacían pacíficamente. En ocasiones, los esclavos de las plantaciones atacadas colaboraban libremente con los cimarrones y asesinaban a los blancos de la plantación. O apoyaban a los blancos y se negaban a adentrarse en la jungla. La vida de un esclavo en una plantación era dura pero ofrecía cierta regularidad. La vida en el bosque, en cambio, era más libre pero insegura y llena de privaciones.

Los plantadores tampoco podían hacer mucho contra la fuga grande. El ejército colonial no estaba preparado para largas expediciones a la jungla y, en un principio, los propios plantadores tenían que seguir la pista a sus esclavos fugados. En la segunda mitad del siglo XVIII se tomaron algunas medidas importantes contra la gran fuga. Alrededor de 1770, el gobernador Nepveu llegó a construir un «sendero cordón» de noventa y cuatro kilómetros, con el fin de proteger una extensa región de plantaciones contra los ataques del interior. En la misma época, la República envió tropas con unos 1.100 hombres para llevar a cabo la caza de los cimarrones. Pero ya en 1762 las autoridades coloniales habían firmado la paz con un gran grupo de ellos. Para financiar las medidas adicionales, los propietarios de las plantaciones tuvieron que pagar un impuesto especial, cuya recaudación consta en el presupuesto colonial como «la caja de los fugitivos».

No obstante, todos estos esfuerzos contra los cimarrones no lograron solucionar el problema. Su táctica de guerrilla resultó superior a las posibilidades de los ejércitos europeos. Se conserva una detallada descripción de una de las campañas contra los cimarrones, realizada por un alférez inglés, John Stedman, que publicó, tras su estancia en Surinam, una obra titulada *Narrative of a Five Years' Expedition against the Revolted Negroes of Surinam.* El libro apareció en 1796 y se convirtió inmediatamente en un éxito; los horrores de la guerra contra los esclavos de

Surinam se convirtieron en argumentos para los abolicionistas ingleses que querían acabar con el tráfico de esclavos y con la esclavitud.

Las plantaciones neerlandesas en una perspectiva comparativa: demografía, estructura social y rentabilidad

Las plantaciones neerlandesas en la región caribeña no sólo dependían del mar para la importación y exportación de alimentos, materiales de construcción, caballos, azúcar y café, sino también para recibir nuevos directores y mano de obra desde Europa y África. Hasta muy avanzado el siglo XIX, la población importada en Guayana no llegó a estabilizarse y crecer.

En el aspecto demográfico, las regiones de plantaciones neerlandesas no eran diferentes de otras regiones similares en esta parte del mundo. Se sabe muy poco de los índices de natalidad y mortalidad de la población europea. No existe ningún estudio que analice su nacionalidad, procedencia social o sexo. En el período 1675-1800 el número de blancos de las colonias de plantación neerlandesas creció hasta aproximadamente 5.000. Los hombres constituían la mayoría, las mujeres y los niños eran una minoría que en el transcurso del tiempo incluso disminuía. Además de los habitantes de la República, había muchos alemanes y judíos en estas colonias. En Berbice, Esequibo y Demerara se habían establecido muchos plantadores ingleses, siendo mayoría en Demerara. La desproporción con respecto al sexo y el peligroso ambiente enfermizo de la Guayana podían explicar el superávit de muertos entre los europeos.

Estos mismos factores eran aplicables al desarrollo demográfico de la población africana en las colonias neerlandesas. También este grupo demográfico necesitaba un abastecimiento continuo desde África para que no disminuyera su número. La importación de África era la única manera de ampliar el número de esclavos. Específicamente en el caso de las colonias neerlandesas, había que importar mano de obra adicional de África, debido a la gran magnitud de la fuga de cimarrones.

Por lo demás, el continuo retroceso de la población esclava en la región caribeña sigue siendo una incógnita demográfica. La desproporción en cuanto al sexo en un principio también existía entre los esclavos de América del Norte, aunque este grupo sí logro mantenerse e

incluso crecer de forma natural. Es probable que el crecimiento negativo de la población en la región caribeña se deba a la combinación de los factores que ya hemos enumerado.

Los estudios sobre estas plantaciones neerlandesas confirman la imagen general de las plantaciones en la región. Tanto la demografía de los diferentes grupos de población importados como su estructura social se distinguían muy poco de la de las demás regiones de plantación. La manumisión solamente se concedía en ocasiones cuando las autoridades coloniales estaban convencidas de que el liberado podía cuidar de sí mismo y no iba a estar a cargo de la caja colonial. Hubo muy pocos intentos para cristianizar a los esclavos. La iglesia protestante oficial apenas se preocupaba de su suerte. Fue en la Guayana donde los misioneros hernutas obtuvieron los mayores éxitos en sus actividades de conversión. Tampoco en la propia República hubo demasiado interés por las misiones entre los esclavos. A diferencia de las Indias Occidentales inglesas, el grupo de misioneros con más exito de Surinam no tenía base en la metrópoli. Por ello, faltaba un importante estímulo para popularizar el movimiento de abolición: en la República no había reverendos que hubiesen trabajado durante algún tiempo en una colonia de esclavos, como era el caso de los metodistas y cuáqueros en Inglaterra.

Finalmente, la situación financiera de las plantaciones neerlandesas era en general mucho más penosa que la de las plantaciones inglesas. Esto encuentra explicación, en primer lugar, en el hecho de que los productos del Caribe neerlandés no estaban protegidos en el mercado de consumo europeo. En segundo lugar, ya hemos dicho que entre 1750 y 1770 se invirtieron más de treinta millones de florines en las plantaciones de Surinam, que superaban con creces las posibilidades financieras de los plantadores para pagar los intereses y el capital.

Por esta situación especial, las plantaciones de Surinam, en los años siguientes a 1780, apenas pudieron reaccionar a la mayor demanda de algodón, azúcar y café de Europa; demanda que se debía al crecimiento de la industria textil inglesa, así como al repentino fin de Santo Domingo como el mayor exportador de azúcar y café del mundo.

Es curioso que en algunas publicaciones extranjeras —por ejemplo, *Candide* de Voltaire— se atribuya a Surinam un lugar especial entre las regiones de plantación en el Caribe. Esta situación excepcional no parece haber sido causada por la fragmentación de sus plantaciones, sino

por la especial dureza con la que se había tratado a los esclavos. No obstante, ninguno de estos escritores presentó jamás prueba alguna de esta suposición.

Las Antillas neerlandesas: 1675-1795

Además de los productos de plantación de la Guayana, también el comercio de tránsito de las Antillas neerlandesas fue motivo de muchas expediciones a través del océano Atlántico.

Vamos a hablar ahora de la economía y la estructura social de las islas neerlandesas. Estas islas del Caribe pasaron por una evolución económica y social que mostraba más diferencias que semejanzas con la historia de la Guayana neerlandesa. Esta última región se desarrolló, en el período de 1675 a 1800, como una importante región de plantaciones, al igual que muchas colonias inglesas y francesas. La presencia europea no representaba más del 10 % de la población y el grupo de mulatos también era inferior al 10 %.

El desarrollo de las Antillas neerlandesas fue diferente. Como Surinam, las seis islas en su conjunto estaban habitadas, alrededor de 1750, por 4.000 blancos. A finales del siglo XVIII, este número había aumentado hasta 8.000. En Curazao, los mulatos casi doblaban a los blancos. La diferencia más importante en la composición demográfica entre las Antillas neerlandesas y la Guayana neerlandesa radicaba en el número de esclavos. En Guayana esta cifra era aproximadamente diez veces mayor que el número de personas libres, mientras que los esclavos en las Antillas se aproximaban a los europeos y mulatos juntos.

¿Por qué las Antillas neerlandesas tuvieron una evolución tan diferente de las regiones de plantaciones francesas, inglesas y neerlandesas en la región caribeña? En muchos aspectos, las Antillas se parecían más a las islas españolas, en las cuales la agricultura de plantaciones había tenido un volumen reducido hasta 1750, por lo que también el crecimiento de la población esclava era menor.

En las Antillas españolas, las limitaciones económicas y financieras obstaculizaron el crecimiento de la agricultura de plantaciones; en las neerlandesas, los responsables fueron los factores físicos: las condiciones del suelo y el clima. Debido a estas limitaciones naturales para la agricultura de plantaciones, la economía antillana se dividió en dos

vertientes. Además de un sector comercial dirigido al mercado, se desarrolló un sector agrario, que estaba encaminado principalmente al autoabastecimiento. En las páginas siguientes vamos a estudiar, en primer lugar, la agricultura y, a continuación, el comercio.

La agricultura en las Antillas neerlandesas

No deja de ser curioso que, al igual que en Surinam, se llamase plantaciones a las granjas en las Antillas neerlandesas. Otra similitud con Surinam era la posición de los obreros del campo en las plantaciones antillanas: la mayoría eran esclavos. Sin embargo, el tamaño de las plantaciones, el tipo de las actividades, así como el carácter de la esclavitud, se diferenciaban mucho de otros lugares del Caribe.

La «plantación» antillana se dedicaba principalmente al autoabastecimiento. La mayoría de estas plantaciones constaba de tres partes: en las zonas más fértiles se habían plantado árboles frutales y hortalizas; en la parte menos fértil se cultivaba zahína, judías y cacahuetes; en una gran extensión, eran zonas rocosas estériles, cubiertas con matorrales donde pastaba el ganado.

Los edificios de las plantaciones en las Antillas neerlandesas eran muy sencillos. El que más destacaba era la vivienda del plantador que en Curazao se llamaba «casa de campo». En la actualidad se conservan algunas de estas viviendas. Ninguna casa podía reclamar el apelativo de «lujosa». Además de la vivienda del propietario, la plantación disponía de una maicería, una cochera y una «caseta de castigo». Para los esclavos había chozas de paja. Estas plantaciones carecían de grandes edificios industriales como cocederos de azúcar y almacenes de café.

Ya hemos dicho que la mayor parte de las plantaciones antillanas cultivaban alimentos. Fracasaron los intentos de cultivar maíz, caña de azúcar y algodón para la exportación, por lo menos en Curazao, la isla más grande. Solamente en San Eustaquio y San Martín se cultivaba caña de azúcar para la exportación a pequeña escala.

Visto lo anterior, no es de sorprender que la literatura carezca de un criterio uniforme sobre la naturaleza de la agricultura en las Antillas neerlandesas. ¿Era esta agricultura anticuada, no capitalista o precapitalista, dirigida exclusivamente al autoabastecimiento, sin que los propietarios respondiesen a los estímulos del mercado? ¿O al contrario,

estaba encaminada al mercado, aunque las ventas se realizaran en las propias Antillas, por lo que las respuestas a los cambios en el mercado no eran muy visibles?

Hay muchos argumentos en favor de este último punto de vista. En primer lugar, la mayor parte de las plantaciones alimenticias era propiedad de europeos que tenían sus actividades principales en el comercio. ¿Es posible que durante la administración de sus plantaciones estuviesen dominados repentinamente por sentimientos no económicos, como *conspicuous consumption*? Esto no es probable.

En segundo lugar, cabe señalar que el número de terratenientes europeos aumentó con el transcurso del tiempo, así como el número de plantaciones. No había lugar para pequeñas granjas. Las grandes ocuparon progresivamente de forma informal los pastos comunes. También es posible que el aumento de las tierras cultivadas fuese consecuencia de un crecimiento demográfico. En tal caso, el proceso de usurpación de tierras podía ser una actividad que no guardaba relación con el mercado. Por otra parte, en las Antillas neerlandesas, tanto los blancos como los negros disponían de algunas alternativas. No todos los blancos habían nacido y se habían educado en este lugar; muchos procedían de las regiones vecinas, especialmente de la costa venezolana; otros eran originarios de Brasil (judíos) y de América del Norte. La mayoría de los blancos, sin embargo, había llegado a las Antillas al servicio de la WIC y una parte se había quedado en las islas después de terminar su relación laboral con la compañía. A ésta se incorporaban con regularidad nuevas personas. ¿Pudiera ser que estos europeos no hubieran sopesado la elección de quedarse como granjeros en las Antillas o de volver a la metrópoli? Lo mismo cabe preguntarse en cuanto a los esclavos. ¿Es posible que los propietarios de las plantaciones hubieran aumentado el número de esclavos sin ninguna reflexión de tipo financiero o económico? Esto tampoco es probable.

La agricultura de las Antillas neerlandesas sigue teniendo algo de misterioso. ¿Por qué los comerciantes antillanos invirtieron en una agricultura alimenticia? ¿No hubiera sido más ventajoso importar todos estos alimentos de otros lugares? La producción de alimentos no era suficiente, ni mucho menos, para satisfacer las necesidades; las importaciones seguían siendo necesarias. ¿Era beneficioso, desde el punto de vista financiero, emplear a miles de esclavos en una agricultura de alimentación? ¿O es que los propietarios de esclavos antillanos no tenían

elección porque los defectos corporales de sus esclavos impedían que fuesen vendidos en otros lugares? Las mismas preguntas pueden hacerse con relación al crecimiento de la población blanca en las Antillas neerlandesas. Una parte debió de tener actividades fuera del sector comercial. ¿Por qué era tanto más atractivo establecerse como pequeño granjero en las Antillas que en otros lugares del Caribe o América del Norte o incluso que regresar a Europa?

Las Antillas neerlandesas y el comercio en la región atlántica

Las Antillas neerlandesas constituían un punto de enlace en los numerosos flujos comerciales que atravesaban el océano Atlántico. Primero, estaba el comercio directo con los Países Bajos para llevar alimentos y utensilios a las islas neerlandesas que la población de estos lugares no podía producir. Segundo, las Antillas apenas tenían posibilidad de pagar estas importaciones con sus propios productos de exportación, pues ya hemos dicho que las Antillas neerlandesas casi no producían cultivos para la exportación. El principal producto de exportación del suelo antillano era la sal, que se extraía en Bonaire y San Martín.

El déficit comercial entre los Países Bajos y las Antillas pudo ser compensado, no obstante, por los beneficios del comercio de tránsito. Este comercio de tránsito tenía lugar desde Curazao sobre todo con los puertos de las costas de Tierra Firme y de América Central (Portobelo, Veracruz, Coro y Cartagena de Indias), y desde San Eustaquio con Guadalupe y Martinica.

Por otra parte, no existen estudios que describan detalladamente este comercio de tránsito, con excepción del tráfico de esclavos. Por lo tanto, se tiende a atribuir a ambos flujos comerciales, mercancías y esclavos, la misma magnitud y transcurso. Varios autores señalan que el comercio de tránsito de las Antillas neerlandesas alcanzó su punto culminante en el período de 1670 a 1714, cuando el tránsito de esclavos llegó a su punto más importante. En cambio, parece ser que el comercio de mercancías alcanzó su mayor volumen mucho más tarde, y que la situación económica de las Antillas neerlandesas estuvo caracterizada por muchos altibajos y no por una tendencia constante a la baja.

¿Qué se sabe del tráfico de tránsito en las Antillas neerlandesas? En primer lugar, la situación política en la región atlántica tuvo mucha

importancia para las posibilidades comerciales a través de Curazao y San Eustaquio. Las numerosas guerras entre Inglaterra, por un lado, y España y Francia, por otro, permitieron que las Antillas explotasen su posición neutral. En estas guerras era prácticamente imposible para la marina mercante francesa e inglesa realizar sus misiones normales. Por este motivo, en las regiones francesas y españolas alrededor del golfo de México se acumuló un excedente de productos de exportación y se produjo una escasez de importaciones europeas, también de víveres.

En segundo lugar, la información disponible en cuanto al volumen del comercio de mercancías es muy deficiente. Existen indicios de que en algunos años cumbre del siglo XVIII, entre 1.000 y 1.500 barcos tocaron en el puerto de Curazao, y otro tanto sucedió en el puerto de San Eustaquio. Es difícil determinar la procedencia de estos navíos, ya que los registros de los barcos entrantes solamente mencionan el último puerto de escala y no el de matrícula. Tampoco se dispone de una relación de las cantidades embarcadas. Los principales productos de exportación de la región caribeña eran: sal, cacao, azúcar, pieles, índigo, madera para tintura, ron, café y tabaco. Para Curazao probablemente el tránsito principal fuera el de cacao y pieles procedentes de la América española, mientras que el trásito a través de San Eustaquio se centraba sobre todo en el azúcar procedente de las islas francesas. Desde Europa pasaron expediciones a las Antillas neerlandesas cargadas con velas, lino, alfarería, ferretería, grasa, jabón, bebidas alcohólicas y caballos.

En tercer lugar, el archivo de la Middelburgsche Commercie Compagnie (MCC) contiene alguna información sobre la práctica del comercio con la América española. Esta compañía de armadores fue constituida en 1720, y en 1750 había equipado ya ochenta y nueve expediciones a las Indias Occidentales. La correspondencia con los representantes de la compañía en el oeste ofrece una imagen del transcurso de los acontecimientos en el comercio de tránsito de esta región. No deja de sorprender que el valor de las mercancías cargadas en los barcos de la MCC con destino al oeste fuese muy alto. Algunas veces ascendía a más de 100.000 florines, tres veces el valor medio de la carga de trueque de los barcos que la misma compañía enviaba a África. No es difícil encontrar una explicación para estos altos importes. Los neerlandeses no solamente querían llevarse a casa bienes de consumo, sino también metales nobles como oro en polvo y monedas de oro (reales o pesos de a ocho). Hasta 1750, tres cuartas partes del rendimiento de las cargas de retorno

subastadas de la MCC procedían de la venta de productos de la América española. Sólo después de 1750 la venta del azúcar de la Guayana neerlandesa dominó las subastas de Middelburgo.

La correspondencia entre los representantes de la compañía y la dirección en Middelburgo son prueba de que el comercio de mercancías con las Indias Occidentales podía cambiar repentinamente de rumbo. Cuando los barcos de la guardia costera española estaban muy activos, los de la MCC debían navegar al Santo Domingo francés. La influencia de las guerras también se dejaba notar de forma directa. Un corresponsal de la MCC notificó que en 1745 solamente un barco francés tocó en Guadalupe, en comparación con los 168 que habían recalado en San Eustaquio. Las importaciones de azúcar a la República eran muy significativas. Entre 1770 y 1790, del 5 al 10 % del azúcar importado procedía de San Eustaquio, en 1779, el 35 %, y en 1780, el 62 %. Estas cifras indican que la expansión de la industria azucarera francesa había superado las posibilidades del sistema comercial y de transporte francés. San Eustaquio se benefició mucho de esta circunstancia, aunque fuera de forma irregular.

El comercio entre la Tierra Firme española y Curazao no se desarrolló menos tempestuosamente. Muchos corresponsales de la MCC señalaron que el precio de los productos hispanoamericanos en Curazao eran altos y que los productos europeos que se exportaban a la isla producían relativamente pocos beneficios. En vista de ello, avisaron a la dirección de la compañía de Middelburgo para que enviasen sus barcos directamente a los puertos hispanoamericanos sin pasar por Curazao. Algunas veces los capitanes de Middelburgo tenían que esperar en Curazao más de catorce meses para conseguir una carga de retorno. En cambio, las compañías armadoras amsterdamesas comerciaban exclusivamente a través de Curazao. La exportación de azúcar desde Curazao no alcanzaba cantidades significativas; representaba menos del 1 % de todo el azúcar importado en la República entre 1770 y 1790. Por desgracia, no se dispone de datos sobre el voluminoso comercio de tránsito de cacao procedente de la zona costera de Venezuela. Existen indicios de que la exportación ilegal de cacao desde Venezuela a los Países Bajos, en cualquier caso, ascendía a más del 10 % de la exportación de cacao a España. La creación de la Compañía de Caracas (1728-1784) no logró cambiar considerablemente esta exportación de contrabando a través de Curazao.

Las Antillas neerlandesas y el tráfico de esclavos en el Atlántico

Si en la historia económica de las Antillas neerlandesas hay un tema bien estudiado, es el de la importación y exportación de esclavos. Curazao y San Eustaquio eran los principales lugares para el comercio de tránsito de esclavos. Pero su importancia en el tráfico neerlandés disminuyó progresivamente. Antes de 1675, los barcos de esclavos neerlandeses llevaban todavía más de la mitad de los esclavos que transportaban a las Antillas neerlandesas. En la segunda mitad del siglo XVIII, esta cuota había descendido al 13 %.

También las cifras absolutas muestran que el crecimiento espectacular de este tráfico en el siglo XVIII pasó por alto a las Antillas neerlandesas. Antes de 1675, se transportaban anualmente unos 1.500 esclavos a las Antillas neerlandesas, y entre 1675 y 1730, aproximadamente 1.000; después de 1730, esta cantidad había descendido a unos 500 al año.

¿Por qué las Antillas no lograron mantener su función de tránsito en el tráfico de esclavos, que había sido tan importante antes de 1675?

Esto se explica, en primer lugar, por el crecimiento desmesurado del tráfico de esclavos a las plantaciones inglesas y francesas. Las Antillas neerlandesas desempeñaron un papel limitado en este flujo de esclavos. Curazao, el principal puerto de tránsito, dependía casi exclusivamente de los compradores de la cercana tierra firme española, cuya demanda de esclavos era constante aunque no creciente. El comercio de tránsito en San Eustaquio tenía importancia para las islas inglesas y francesas vecinas. Pero las compañías de armadores de la propia metrópoli satisfacían esta creciente demanda en estas regiones. Una breve excepción tuvo lugar en el período 1722-1726 cuando, además del número normal, más de 6.000 esclavos cambiaron de propietario en San Eustaquio. Todavía se desconocen las causas de esta corta reactivación.

En segundo lugar, la cuota descendente de las Antillas Neerlandesas en el crecimiento del tráfico de esclavos atlántico era consecuencia de los altos gastos de un alojamiento duradero de los esclavos en Curazao y San Eustaquio. Resultaba cada vez más difícil, a veces casi imposible, ajustar los diferentes componentes del comercio de tránsito de esclavos: a) la importación de África, b) la venta a los compradores, c) el pago de los esclavos, y d) la búsqueda de cargas de retorno a Europa. Después de 1675, este comercio se realizó en su mayor parte sin pasar por ningún puerto de tránsito, de forma que ya no se perdía el valioso

tiempo entre la llegada de los esclavos a la región caribeña y la venta a los plantadores. En la literatura se observa que el tráfico del tránsito de esclavos tenía una gran ventaja sobre la venta directa a los plantadores. En este último caso, las compañías armadoras se veían obligadas, con frecuencia, a entregar esclavos a crédito, mientras que en el comercio de tránsito se pagaba al contado. Investigaciones recientes, sin embargo, demuestran que, en Curazao, la WIC tuvo que esperar a veces varios años el pago de los esclavos que había entregado a los agentes del asiento. Por otra parte, la compañía apenas podía tomar represalias contra este incumplimiento de pago deteniendo el tránsito de los esclavos tras su llegada a Curazao, puesto que la isla no era capaz de producir de forma inmediata los alimentos adicionales para los esclavos que habían llegado.

La estructura económica y social de las Antillas neerlandesas en una perspectiva comparativa

La sociedad de las Antillas neerlandesas se distinguía, en muchos aspectos, de la estructura económica y social tradicional de las colonias de plantación francesas, inglesas y neerlandesas. Esta diferencia se debía a la circunstancia de que sólo una pequeña parte de la economía de las Antillas neerlandesas se encontraba vinculada al mercado mundial. En el aspecto social, la composición demográfica estaba relativamente diferenciada debido a la ausencia de grandes plantaciones. En las Antillas, los esclavos no representaban ni la tercera parte de la población. Además, en ninguna parte había grandes concentraciones de esclavos, como existían en las plantaciones de azúcar de Jamaica o de Surinam. Más del 80 % de los propietarios de esclavos tenía menos de diez.

Cabe suponer que las relaciones sociales entre amo y esclavo en Curazao no eran tan anónimas como en las regiones de las grandes plantaciones. Muchos propietarios de esclavos descendían de familias europeas que residían desde hacía generaciones en las Antillas. Para muchos de ellos, la plantación no era la principal fuente de ingresos, sino el comercio. Esto significaba que en las Antillas neerlandesas apenas existía la dura y continua lucha por aumentar los beneficios agrarios. Muchos propietarios no disponían de dinero para alimentar y alojar a los esclavos no productivos y, por ello, liberaban más esclavos que en las verdaderas colonias de plantación como Surinam.

La esclavitud antillana fue descrita por los contemporáneos como relativamente flexible, los estudios modernos confirman esta imagen. No obstante, la situación de los esclavos en la comunidad antillana fue todo menos idílica. Puesto que el sector agrario era relativamente pobre en las Antillas, a veces los esclavos pasaban verdadera hambre. En las colonias de plantación la dieta de los esclavos solía ser mejor, y estaban bien alimentados, por lo que podían realizar bien su trabajo. Aunque éste era menos duro en las Antillas neerlandesas que en otros lugares, los ingresos —en especie— eran, en proporción, inferiores.

Es posible que esta última circunstancia fuese el motivo por el cual hubo relativamente pocas sublevaciones de esclavos en las Antillas neerlandesas durante el siglo XVIII. Por otra parte, una victoria de estos esclavos hubiera producido un régimen minoritario; los negros y mulatos libres y los blancos en su conjunto representaban la mayor parte de la población.

Por último, las Antillas neerlandesas no sólo ocuparon en la región caribeña una posición excepcional en el aspecto económico y social, sino también en el terreno demográfico. Aunque no se dispone de datos exactos, es probable que tanto el número de blancos como de negros creciera de forma natural, un hecho que no ocurrió en casi ninguna de las colonias de plantaciones caribeñas. No se conocen las causas exactas de esta diferencia demográfica. ¿Podría explicarse el crecimiento de la población blanca por el hecho de que el porcentaje de mujeres europeas y ex europeas era superior al de otras partes del Caribe? También es aceptable una explicación parecida para la población esclava. Tal vez las cifras de mortalidad eran relativamente bajas en las Antillas neerlandesas. Con respecto a las regiones de plantaciones en las Indias Occidentales, se ha señalado con frecuencia la gran mortalidad infantil. ¿Es posible que en las Antillas neerlandesas un porcentaje relativamente alto de niños blancos y negros sobreviviesen en los primeros cinco años de vida?

Las Antillas neerlandesas constituyeron un contrapunto en la historia del Caribe. Sin agricultura de plantación y sin producción para la exportación y el comercio de tránsito, los medios de vida en esta región parecen haber sido pobres. En este aspecto, la economía de las Antillas neerlandesas mostró de forma más clara las limitaciones de la economía caribeña —sin producción para la exportación— que las regiones de grandes plantaciones. Éstas parecían pasar por una reactiva-

ción económica excepcional en el período entre 1600 y 1800, ocultando las limitadas posibilidades económicas.

Las relaciones comerciales neerlandesas con África occidental: 1675-1800

En muchos aspectos, el comercio entre la República y África occidental reflejó la evolución general del comercio atlántico. La República logró convertirse en uno de los principales socios comerciales de África hasta la tercera guerra anglo-neerlandesa. En el período entre 1590 y 1675, los portugueses tuvieron que retroceder, mientras que los ingleses (probablemente hasta 1640-1650) y los franceses (hasta 1670) todavía no habían logrado organizar bien su comercio con África.

El comercio con África era un asunto complejo. A diferencia de los asiáticos, los africanos no solamente estaban interesados en metales nobles, sino también en productos europeos, asiáticos y americanos. Los europeos tenían que estar continuamente al corriente de los cambios en la demanda africana de mercancías de trueque. Además, la oferta de mercancías africanas era imprevisible. La mayor parte de las mercancías ofertadas parecían escaparse de la ley de la oferta y la demanda, exceptuando el tráfico de esclavos, donde la oferta sí se ajustaba a las fluctuaciones de precios. No obstante, en África occidental no existía un único mercado de esclavos abierto; cada región requería sus propias técnicas comerciales.

En un principio, estos problemas del comercio con África occidental encontraban solución en una gran organización monopolista. Por tanto, en la fase inicial de esta gran compañía comercial, los neerlandeses tenían una ventaja, ya que contaban con la experiencia adquirida en la Verenigde Oostindische Compagnie en su comercio con Asia. El gobierno neerlandés esperaba —más que los comerciantes— que la Westindische Compagnie (WIC) siguiese ganando batallas a los competidores europeos en África occidental gracias a esta organización a gran escala.

Desde el comienzo, la dirección de la WIC quiso estar enterada de los desarrollos en la costa africana. De las factorías de África occidental se envió un torrente de cartas e informes a la metrópoli. Es evidente que estos documentos contenían gran cantidad de información sobre los sucesos en las factorías europeas, además de muchos datos

sobre el desarrollo político en la costa occidental africana, el derecho comercial y de patrimonio de los socios comerciales africanos y la posibilidad de acelerar la respuesta en la producción de mercancías africanas a la demanda de la compañía. Por lo demás, el archivo de las posesiones neerlandesas en la costa de África contiene datos sobre los competidores europeos, especialmente ingleses, franceses y daneses, que frecuentemente se dedicaban al comercio en las mismas zonas de la costa que los neerlandeses.

En un principio, los neerlandeses parecían tener éxito con su planteamiento integrado y a gran escala. Eran capaces de suministrar el mejor surtido de mercancías de trueque para el comercio africano. Muchos barcos franceses e ingleses con rumbo a África compraban sus mercancías comerciales en la República antes de zarpar para África. La WIC logró adquirir rápidamente una cantidad considerable de factorías en la costa africana; los ingleses y franceses necesitaron más tiempo.

Pero la situación cambió después de 1675. Entretanto, Inglaterra y Francia también habían constituido compañías comerciales que perjudicaron la fuerte posición de la WIC. A la larga, el comercio europeo con África evolucionó de tal forma que las compañías monopolistas quedaron excluidas. En el transcurso del siglo xviii, los comerciantes privados obtenían más beneficios en el comercio con África que estas grandes organizaciones burocráticas. Con ello, la República perdió la ventaja tradicional de que disfrutaba en la organización del comercio internacional. Inglaterra y Francia disponían de más capital, más comerciantes privados y más compañías de armadores que la República. Antes de 1675, la cuota neerlandesa en el comercio con África occidental ascendía quizás al 20 ó 30 %, las cuotas de Inglaterra y Portugal eran inferiores. Después de 1675, este porcentaje bajó hasta el 5 %, mientras que Inglaterra, Portugal y Francia se encargaron respectivamente del 40 %, 27 % y 14 %. Este fuerte descenso porcentual del comercio neerlandés con África no impedía, sin embargo, que el valor y el volumen del comercio neerlandés con África aumentasen en cifras absolutas.

Las exportaciones a África

Existe el persistente malentendido de que la exportación europea a África consistía en cosas de poco valor, probablemente porque algu-

nos productos de trueque eran de un valor muy bajo en Europa, pero gozaban de gran prestigio en África. Por eso se exportaban a África platos, cubiertos, espejos y anillas para cortinas, que tenían allí un valor de escasez.

En realidad, el surtido de mercancías de trueque era mucho más amplio. Los barcos neerlandeses llevaron en el siglo XVIII un total de setenta y dos artículos diferentes; no sólo materias primas y productos elaborados, sino también alimentos y estimulantes. Por término medio, las cargas de trueque procedentes de Europa estaban compuestas en un 20 a un 30 % de textiles, un 12 a un 15 % de bebidas alcohólicas, un 13 % de material militar, de un 13 a un 20 % de tabaco y un 10 % de objetos metálicos. En su totalidad, las mercancías de consumo duraderas representaban más de la mitad de la exportación europea.

Sobre cada uno de los productos mencionados pueden hacerse algunos comentarios. Con respecto al textil, llama la atención que una parte considerable no procedía de los Países Bajos de Europa, sino de la India. La WIC y más tarde las compañías privadas eran buenos clientes de la VOC. A diferencia de Inglaterra y Francia, los fabricantes de textil en los Países Bajos —por lo menos antes de 1800— no intentaron imitar los textiles asiáticos. No es cierto que se exportasen a África productos inferiores, fabricados especialmente para este continente.

Pero esto mismo no puede afirmarse con la misma seguridad de la calidad de los fusiles exportados. ¿Es cierto que parte de los ejemplares enviados a África procedían de materiales rechazados que no podían venderse en la República? Por otra parte, es posible que un fusil en África funcionase más como símbolo de poder que como objeto de combate. Tampoco puede afirmarse nada con seguridad sobre la calidad de la pólvora europea.

El alcohol y el tabaco eran artículos de lujo. La demanda de estos estimulantes dependía en gran medida de los cambios en la moda y el gusto. En el siglo XVIII, el consumidor africano se chiflaba sobre todo por el tabaco y el ron brasileños. El tabaco y el alcohol europeos habían perdido valor.

Por último, unas palabras sobre el tipo de cambio. Éste se desarrolló en un sentido favorable para África; los europeos tenían que pagar cada vez más por los productos y esclavos africanos. La WIC siguió lentamente los cambios de precios; enviaba tradicionalmente tarifas de precios detallados a sus oficinas en África, en las que se definía detallada-

mente el valor de trueque entre las mercancías europeas y las africanas. Estas listas se alejaron cada vez más de la realidad. A finales del siglo XVIII el personal de la WIC en África se quejaba de que gran parte de las mercancías comerciales europeas en las factorías de la compañía era invendible. De esto se desprende muy claramente que la WIC fue perdiendo su ventaja como organización integrada. Las compañías armadoras privadas estaban más enteradas de los últimos cambios de precios en África que la dirección de la WIC. En el comercio europeo con África no existía una tradición que se remontase a muchos años atrás. Los rápidos cambios en la valoración africana de los productos de importación de Europa, Asia y América, indican que ninguno de esos productos era realmente esencial para el consumidor africano.

La exportación de mercancías desde África

Prácticamente, puede repetirse lo dicho sobre las importaciones para todos los productos de exportación africanos: ninguno de éstos tenía una importancia única y esencial para los consumidores europeos. Casi todos los productos de exportación africanos tropezaron en los mercados europeos con la competencia de productos similares de Asia y América Latina.

El surtido de exportación africano estaba compuesto de marfil, madera para tintura, cera de abejas, jugo de limón, pimienta, arroz, gomas, cardamomo y oro. Además, los comerciantes europeos traían tabaco y cueros de África, que habían sido llevados allí por los comerciantes brasileños. Dedicaremos un apartado al comercio de esclavos que, ya a principios del siglo XVII, rebasó el valor de la exportación de las mercancías.

Como hemos observado, parece que los europeos apenas lograron modificar la cantidad y la calidad de las mercancías que ofrecían. Los neerlandeses estaban especialmente interesados en una mayor oferta de oro. ¿Por qué la economía africana respondió tan mal a los estímulos del mercado?

Se ha discutido mucho sobre este tema y parece que la razón más aceptada es que los africanos solamente eran capaces de producir mercancías de exportación durante una pequeña parte del año; el resto del tiempo lo dedicaban al cultivo y a la recolección de productos alimen-

ticios. Por lo visto, el precio de los productos de exportación era tan bajo, en comparación con el precio de los alimentos, que los africanos sólo se dedicaban a producir para la exportación en el período del año en que la agricultura de alimentos era menos beneficiosa. Por eso, no surgió ninguna especialización en la producción para la exportación, como sucedió en Asia.

En el suministro de marfil y oro, la variable oferta africana tropezó con la incomprensión de los comerciantes europeos. Algunos empleados de la WIC en la costa intentaron averiguar por qué los africanos producían tan pocas cantidades de oro. Para la compañía la respuesta a esta pregunta era muy importante, puesto que los neerlandeses habían logrado apoderarse de una buena parte de las exportaciones de oro de África occidental. Además, la WIC compraba mucho oro en la costa africana con el fin de utilizarlo en el mismo lugar como medio de pago. Los empleados de la WIC no pudieron averiguar la verdadera causa de estas fluctuaciones. En sus informes señalaban continuamente el primitivismo de las minas construidas para extraer el oro; los europeos hubieran funcionado mejor. Por lo demás, fracasó un intento de la WIC por apoderarse de una mina de oro. Los funcionarios también señalaron la influencia negativa de las numerosas guerras que África padecía.

Investigaciones recientes revelan las dificultades de extracción del oro. En muchos lugares sólo salían a la superficie algunos filones de oro muy finos. En estos casos, la explotación se reducía al filtrado de grandes cantidades de tierra. Muchos campesinos se dedicaban a ello, cuando no había trabajo en el campo, puesto que el rendimiento de un día de búsqueda era muchas veces inferior al de un día de trabajo en el campo. Había algunos lugares con ricos filones de oro, donde la explotación se realizaba mediante la construcción de minas subterráneas. Los esclavos que realizaban este trabajo tenían que ser vigilados, lo cual ocasionaba altos gastos. Además, la mina tenía que estar protegida contra los ladrones, y era necesario asegurar muy bien el transporte del oro. Esto último llegó a ser prácticamente imposible en tiempos de guerra.

Todos estos factores contribuyeron a que los neerlandeses vieran disminuir su comercio del oro con la costa occidental africana. En el siglo XVIII, incluso algunas regiones a lo largo de la costa africana lo importaban. Los comerciantes de Brasil llevaban oro para comprar esclavos. Los europeos vieron que los precios del oro africano subían, pero no podían hacer nada. Los neerlandeses se desquitaron estimulan-

do la concha «kouri» como medio de pago en África occidental. Estas conchas eran sacadas del mar por los habitantes de las Islas Maldivas y, en gran parte, eran vendidas en Ceilán a la VOC. Tanto la WIC como los comerciantes privados neerlandeses y extranjeros podían adquirir conchas «kourie» en las subastas de la VOC en Amsterdam.

No se puede decir mucho con seguridad sobre la importación de productos africanos en la República. Quizás la importación de oro siguió siendo la más importante. Pero es poco probable que el comercio directo entre África occidental y la República llegue a calcularse con precisión. Gran parte de este comercio —incluso más de la mitad— estaba en manos de los barcos de contrabando que rehuían el monopolio (hasta 1730) o la exacción de impuestos (hasta 1791) de la WIC.

De los registros de licencia de la WIC se desprende que la navegación directa entre la República y África occidental en el siglo XVIII se limitaba prácticamente a los tiempos de guerra. En tiempos de paz parece ser que el comercio de mercancías con África ya no era lucrativo. Por tal motivo, cada vez con más frecuencia los productos africanos llegaban a la República en los barcos de esclavos tras un rodeo por las Indias Occidentales. Esto significa que los productos de exportación africanos sólo compensaban como carga marginal.

El tráfico de esclavos

En las relaciones comerciales neerlandesas con África, el tráfico de esclavos adquirió un papel cada vez más importante. Después de 1725, su valor superó al de la exportación de mercancías africanas. Por otra parte, el tráfico de esclavos neerlandés alcanzó su punto culminante entre 1730 y 1780. En la década de 1760 a 1770, una media de 7.000 esclavos hacían anualmente la travesía del océano Atlántico bajo bandera neerlandesa. El tráfico de esclavos inglés alcanzó su volumen máximo de 1790 a 1800, con unos 30.000 esclavos al año. Para los portugueses, el tope se situó, entre 1790 y 1800, en 23.000 al año, y el tráfico de esclavos francés llegó a su mayor volumen entre 1780 y 1790, con una media de 36.000 esclavos al año.

Estas cifras indican que las compañías armadoras neerlandesas nunca equiparon más de veinte o veinticinco barcos al año y que no participaron en el crecimiento espectacular del tráfico de esclavos des-

pués de 1780. Entre el final de la cuarta guerra anglo-neerlandesa (1780-1784) y el ataque de los franceses en 1795, el número de los esclavos transportados por los barcos neerlandeses no alcanzó la cifra de 2.000 al año. ¿Por qué el desarrollo del tráfico de esclavos neerlandés fue tan distinto al modelo general de este comercio en la región atlántica?

Esta pregunta no tiene fácil respuesta. Por lo menos en teoría, es posible que en la costa se ofreciesen menos esclavos a los neerlandeses que a los demás europeos; y quizás los neerlandeses no lograron comprar más esclavos. Por otra parte, también pudiera ser que el transporte de esclavos bajo bandera neerlandesa resultara caro debido a los altos fletes o a una mortalidad alta entre los esclavos a bordo. A esta posible limitación en la adquisición y transporte de esclavos hay que añadir la posibilidad de que los traficantes de esclavos neerlandeses no fueran capaces de vender cada vez mayores cantidades de esclavos en el Nuevo Mundo. Vamos a desarrollar cada uno de estos puntos.

La primera explicación, la oferta de esclavos, puede eliminarse razonablemente como posible punto de litigio entre los traficantes de esclavos neerlandeses y sus competidores europeos. En algunas regiones de África los esclavos eran ofrecidos como mercancías de mercado y era imposible que una sola potencia africana o una sola potencia europea influyera durante mucho tiempo como monopolio en este mercado en todas las zonas de la costa africana. La mayoría de los esclavos, objeto de la oferta en la Costa de Oro y en la Costa de los Esclavos, eran prisioneros de guerra. Los africanos no tenían recursos para vigilar a estos prisioneros de guerra ni para hacerles trabajar en su propio territorio, de forma que solían ser vendidos rápidamente en la región árabe de África y Asia o —después de 1500— a los europeos en la costa. En la parte sur de la costa de África, los esclavos eran personas que habían infringido la ley y que habían sido condenados a la esclavitud por los jueces civiles y criminales.

Ni las personas de las factorías neerlandesas, ni la tripulación de los barcos neerlandeses, podían ejercer influencia alguna en ambos procesos de «producción». Lo mismo ocurría con los representantes de las demás potencias europeas que participaban en el tráfico de esclavos. En alguna ocasión se ha sugerido que los comandantes de las diferentes factorías europeas en la costa estimulaban las guerras entre las naciones africanas; con ello obtenían un beneficio directo, no solamente porque en tiempos de guerra aumentaba la necesidad de armas

de fuego europeas y pólvora entre los africanos, sino también porque crecía la oferta de prisioneros de guerra convertidos en esclavos.

En las respectivas fuentes no queda claro si los europeos de la costa tuvieron tanta influencia como para desencadenar guerras. Esto es poco probable. Al contrario, es posible que las guerras en la costa, más que beneficiar, entorpecieran el comercio de tránsito de esclavos, pues éstos procedían de las regiones del interior, donde los europeos ya no tenían contactos directos. Durante el siglo XVIII aumentó la distancia entre las factorías y las regiones donde se compraban los esclavos. El precio de éstos subió continuamente, por lo que los comerciantes africanos podían comprar esclavos en lugares cada vez más alejados de la costa.

Todos estos elementos, que tenían validez para la oferta de esclavos, también eran aplicables a la compra de esclavos por el personal de las factorías neerlandesas o por los capitanes de los barcos de esclavos. La situación política en la costa africana no permitía que un solo socio comercial europeo estuviera obligado a comprar durante mucho tiempo en peores condiciones que sus competidores. Los neerlandeses compraron alrededor de un cuarto de sus esclavos en la costa de Loango-Angola y el resto en la Costa de los Esclavos y la Costa de Oro. En el siglo XVIII, el significado de las regiones de compra cambió. La región de Loango-Angola abasteció una tercera parte de los esclavos. En África occidental, la Costa de los Esclavos desapareció prácticamente en su totalidad como proveedor, mientras que los barcos de esclavos frecuentaron cada vez más la Costa de Oro, las costas occidentales de la actual Liberia y la Costa de Marfil. Esta misma evolución tuvo lugar en el comercio de las demás naciones europeas, aunque los desplazamientos geográficos entre las regiones de adquisición hayan sido diferentes de los realizados por los neerlandeses.

Con respecto al método de compra, tampoco hubo diferencias entre los europeos. En el siglo XVII, las numerosas factorías europeas desempeñaron un papel importante en esta adquisición. La WIC poseía doce puestos comerciales en la Costa de Oro, la mayor parte a poca distancia de las factorías francesas, inglesas y de Brandeburgo. Debido al desplazamiento del comercio a las zonas costeras occidentales, la importancia de estas factorías decreció. En el siglo XVIII, los capitanes de los barcos de esclavos necesitaban cada vez más tiempo —en ocasiones hasta un año— para navegar a lo largo de la costa afri-

cana con el fin de comprar esclavos. Los agentes africanos llevaban a los esclavos, casi uno por uno, a bordo de una canoa.

La WIC asignaba, al lado de los comerciantes individuales, agentes oficiales que eran jurados en la factoría principal de Elmina. Frecuentemente eran mulatos nacidos de una relación entre un miembro del personal europeo de las factorías y una mujer africana de un pueblo vecino. Un pequeño grupo de estos mulatos logró reunir una fortuna considerable en sus actividades comerciales. Los mulatos, a quienes los neerlandeses muchas veces habían dado nombres de fantasía como John Conny, Pieter Pasop, John Kabes, constituían un lazo importante entre las factorías neerlandesas y los pueblos vecinos africanos. Hablaban ambos idiomas y conocían las dos culturas. Sobre todo cuando las conexiones con Europa estaban cortadas por las guerras, estos potentados mulatos fueron muy valiosos para los neerlandeses en la costa. Sin el abastecimiento de Europa solía faltar de todo en las factorías. Los comerciantes mulatos estaban dispuestos a aprovisionar a éstas a altos precios. Incluso llegaron a prestar dinero para que se pudiesen pagar los salarios.

Así pues, los neerlandeses, en la costa, ocuparon una posición similar a la de otros europeos. La participación decreciente de los neerlandeses en el comercio de esclavos no puede justificarse por estos motivos. Incluso se podría decir que los neerlandeses ocuparon una posición relativamente favorable en África occidental, gracias a sus excelentes relaciones con el pueblo africano de Elmina al lado de la factoría principal, como con el reino cada vez más poderoso de Asante, que logró extenderse desde el interior hasta la Costa de Oro. Los habitantes de Asante se convirtieron en traficantes de esclavos muy importantes en el siglo XVIII y los neerlandeses seguramente se beneficiaron mucho más de sus buenos contactos para comprar más esclavos.

¿Acaso existían obstáculos en el transporte de esclavos que impidieron que los neerlandeses aumentaran su cuota en este comercio? Al igual que en la oferta y la demanda de los esclavos, hay que constatar, con respecto al transporte, que los barcos de esclavos llevaban su carga humana de forma casi idéntica a los ingleses y franceses.

Ya hemos señalado que en el siglo XVIII se produjo un cambio en el tráfico de esclavos. Los barcos de esclavos de la República sólo compraban una parte de sus esclavos en las factorías neerlandeses de la Costa de Oro. La principal factoría neerlandesa de Elmina se convirtió

en el punto final de muchas expediciones de esclavos, antes de emprender el «pasaje intermedio» hacia las Indias Occidentales. Después de haber comprado esclavos durante meses en la costa al oeste de Elmina, los barcos amarraban en la factoría neerlandesa para añadir rápidamente algunos esclavos más a la carga y comprar agua y provisiones para la travesía. Los comerciantes mulatos de Elmina disponían de buenos contactos y tenían en existencia un gran grupo de esclavos que se entregaban previa demanda. El precio era mayor que en otros lugares, debido entre otras razones al impuesto de la WIC con el que se gravaba la venta de esclavos en Elmina. La prolongación del período de compra en la costa africana significaba que los esclavos comprados permanecían durante más tiempo a bordo que en la época en que los fuertes funcionaban como punto de reunión. Por este motivo, la mortalidad a bordo podía aumentar. En la práctica, sin embargo, los capitanes neerlandeses lograron disminuir el índice de mortalidad. La mortalidad entre los esclavos a bordo de los barcos neerlandeses era más o menos igual que en los barcos de otras naciones europeas.

¿Acaso los factores de poder político entorpecieron el comercio de esclavos neerlandés para que no creciera igual que el tráfico inglés, portugués y francés? La respuesta también es negativa. Durante el siglo XVIII las relaciones de poder en la costa africana apenas cambiaron. Las expediciones de grandes flotas con las que Inglaterra, Portugal y la República intentaban perjudicar mutuamente las factorías africanas pertenecían al pasado. Los barcos de esclavos neerlandeses eran importunados por los corsarios de Dunquerque y de Algeria, pero también los barcos mercantes de las otras naciones tropezaban con las mismas dificultades. Por otra parte, la WIC se vio perjudicada en su período monopolista por una serie de barcos neerlandeses que se dedicaban al comercio ilegal con la costa africana. La mayor parte de estos barcos regresaban a Europa después de haber comprado algunos productos africanos. Sólo una pequeña parte de estos contrabandistas participaba en el tráfico de esclavos. El número de barcos de esclavos ilegales solamente aumentó en el período entre 1720 y 1730, inmediatamente antes de la disolución del monopolio, en 1730. No obstante, los contrabandistas nunca se apoderaron de más del 5 % del tráfico de esclavos neerlandés.

Además, en el tráfico de esclavos no había únicamente competencia, sino también colaboración, en especial entre Portugal y la Repú-

blica. En virtud del tratado de 1661, los traficantes de esclavos portugueses y brasileños podían negociar en las zonas costeras al lado de las factorías neerlandesas a condición de que pagasen el 10 % del valor de sus mercancías de trueque en concepto de impuestos en Elmina. Muchos comandantes de las factorías neerlandesas elogiaron esta colaboración, porque así las factorías neerlandesas podían disponer de tabaco y ron brasileños. Ambos productos obtuvieron un gran valor de trueque en África occidental en el siglo XVIII, a diferencia de un gran número de mercancías de trueque tradicionales que se enviaban desde la República a las factorías neerlandesas.

El contrabando también perjudicó a las compañias comerciales inglesas y francesas, por lo que, en 1700, se les permitió a las compañías armadoras de estos dos países participar sin obstáculos en el comercio con África. Para las compañías armadoras de la República, el contrabando era, hasta 1730, el único camino para participar en el creciente tráfico de esclavos. Además de armar barcos de contrabando, algunos mercaderes neerlandeses intentaron eludir legalmente el monopolio de la WIC. Mediante inversiones en las compañías comerciales danesas, suecas y de Brandeburgo, podían obtener beneficios legales del comercio de mercancías y de esclavos con África. Todo esto indica que, ya alrededor del año 1700, los mercaderes de los puertos neerlandeses, especialmente los zelandeses, estaban listos para participar en el comercio con África. El monopolio de la WIC les impedía tal participación.

Para terminar este apartado, podemos concluir que las fluctuaciones en el volumen del tráfico de esclavos neerlandés apenas se vieron influenciadas por la oferta de esclavos en la costa africana o por el método de compra o de transporte. El volumen del comercio fue determinado por las posibilidades de venta en el Nuevo Mundo. Para los Países Bajos estas posibilidades se redujeron cada vez más con el transcurso del tiempo. Ya antes de 1675, Inglaterra y Francia habían cerrado sus colonias para los barcos de esclavos neerlandeses. El lucrativo comercio de tránsito con la América española y con las islas españolas en la región caribeña casi desapareció en el siglo XVIII. Durante el período 1675-1730, se transportaba anualmente un promedio de 1.000 esclavos a Curazao. Entre 1730 y 1791, la media no llegó a 250 al año, una cuarta parte del volumen anterior. Para San Eustaquio, los promedios para ambos períodos —a pesar de algunas excepciones— ascendieron respectivamente a 300 y 260.

Así pues, el tráfico de esclavos neerlandés dependía completamente para su venta de las colonias de plantaciones de Surinam, Berbice, Esequibo y Demarara. El repentino descenso de las inversiones tras la crisis de la bolsa de 1773 hizo que la demanda de esclavos en la Guayana neerlandesa descendiese, mientras que en el Caribe francés e inglés siguió aumentando. Ésta fue la razón por la que el comercio de esclavos neerlandés disminuyó, justamente antes del período en el que el comercio de esclavos atlántico en su conjunto obtenía su mayor volumen.

Las relaciones comerciales entre la República y América del Norte y del Sur: 1675-1800

No deja de sorprender con qué rapidez la navegación mercante de la República, después de 1675, quedó reducida al comercio con sus propias colonias atlánticas. En esta regla general pueden hacerse dos excepciones. Por un lado, los barcos de esclavos neerlandeses siguieron llevando esclavos a los compradores fuera de las colonias neerlandesas hasta aproximadamente 1730, según ya hemos comentado. Por otro, hay que insistir en el contrabando neerlandés con la costa de Venezuela. En todo el período que aquí se contempla, los barcos neerlandeses cargaron, de forma directa o indirecta a través de Curazao, cacao y cueros procedentes de este lugar a cambio de textiles y utensilios, de lo que también ya hemos hablado.

En comparación con el período anterior a 1675, es sorprendente la contracción geográfica de la navegación mercante neerlandesa. En aquella época, los barcos mercantes neerlandeses no solamente lograron negociar con la parte española y portuguesa del océano Atlántico, sino que también se introdujeron en el flujo comercial entre Europa y África y entre las colonias inglesas y francesas de las Indias Occidentales y de América del Norte. Como hemos visto, franceses e ingleses aumentaron su participación en la navegación hacia las Indias Occidentales y lograron con éxito expulsar a la marina mercante neerlandesa de sus posesiones en esta parte del mundo. Aún queda la pregunta de por qué los españoles y los portugueses también lograron expulsar a los neerlandeses de su región comercial. Finalmente, no se puede olvidar el hecho de que los Estados Unidos, después de 1776, se queda-

ron formalmente fuera del circuito comercial inglés. ¿Pudo aprovecharse de este cambio la marina mercante neerlandesa?

La respuesta es sencilla: la marina neerlandesa se dejó expulsar de la América española y portuguesa y apenas pudo beneficiarse de la segregación de los Estados Unidos.

Con respecto a la América española, puede hacerse una observación marginal a esta repuesta: después de 1675 no se produjo ningún cambio en el sistema comercial español con el Nuevo Mundo, el sistema seguía «goteando»; los ingleses lograron explotar e incluso aumentar este «goteo». Los barcos mercantes neerlandeses no fueron capaces de hacer lo mismo. El crecimiento de la flota inglesa indica que los ingleses en el siglo XVIII operaron con unos fletes mucho más baratos que los neerlandeses. La ventaja relativa del siglo XVII ya no existía. Además, los neerlandeses ya no disponían de una marina armada que protegiese y ampliase con sus cañones los intereses comerciales de la marina mercante. En el comercio con América del Sur, la posición neutral de la República no produjo beneficos. Los ingleses demostraron que las guerras y la ocupación de ciudades (La Habana, Buenos Aires, Portobelo) ofrecían no menores sino mayores oportunidades comerciales.

También en el comercio con Brasil, los ingleses lograron absorber el papel que los neerlandeses desempeñaron durante la primera mitad del siglo XVII. Los ingleses no enviaban muchos barcos propios a los puertos brasileños; a través de Lisboa lograron apoderarse legalmente de una gran parte del mercado de textiles brasileño y a cambio se adueñaron de una gran parte de las exportaciones de oro. Los ingleses no se dedicaron al abastecimiento de esclavos a Brasil ni a la exportación de azúcar; parece que estos productos comerciales eran relativamente menos lucrativos que en el siglo XVII. La importación de esclavos estaba cada vez más en manos de los propios brasileños, y el azúcar, el café y el tabaco eran igualmente transportados a África y Europa por barcos brasileños o portugueses.

Por último, queda una observación en cuanto al comercio neerlandés con América del Norte. Como era de esperar, los ingleses apenas dejaron espacio en el Atlántico norte para la competencia. Una excepción fue el transporte de emigrantes alemanes a Filadelfia. En el siglo XVIII, un total aproximado de 250 barcos llevó a más de 12.000 emigrantes del Palatinado a Pensilvania. Es poco probable que estos barcos neerlandeses regresaran vacíos pero, en principio, soló los barcos ingle-

ses estaban autorizados a transportar los lucrativos productos de exportación de América del Norte: tabaco y arroz. Además, los ingleses se quejaron de la importación directa, en la parte inglesa de América del Norte, de productos procedentes de Hamburgo y Amsterdam (cuerda, lino, lona, té), aunque no debía de tratarse de cantidades importantes.

De los datos disponibles sobre las exportaciones de los Estados Unidos tras la guerra de independencia, se desprende que la joven república mantuvo casi en su totalidad el antiguo modelo comercial colonial. Los principales productos de exportación seguían siendo cereales, harina, tabaco, arroz y madera, y los compradores más importantes, las Indias Occidentales e Inglaterra. Rotterdam y Amsterdam se beneficiaron de la apertura del comercio después de 1784 y enviaron unas decenas de barcos al año a los Estados Unidos, aunque en este comercio no se esperaba ningún incremento. Los neerlandeses no lograron ofrecer precios más bajos que la competencia. Los americanos ampliaron muy rápidamente su flota mercante, de forma que no sólo podían realizar ellos mismos gran parte del comercio con Europa, sino que estaban en condiciones de negociar con Asia.

Después de la independencia de los Estados Unidos, se produjeron algunas iniciativas neerlandesas en el aspecto financiero. Un gran número de inversores neerlandeses y casas comerciales prestaron dinero a las autoridades coloniales y provinciales del joven estado. También en el período anterior a 1800 se habían invertido sumas considerables en la roturación de tierras. Estas cantidades ascendieron en su totalidad a unos treinta millones de florines, aproximadamente la mitad de la cantidad invertida en las Indias Occidentales en el período entre 1750 y 1773.

Los neerlandeses en la región atlántica: una evaluación

Hemos planteado todas las facetas de la navegación y el comercio neerlandeses en la región atlántica. ¿Qué importancia tuvieron la marina mercante y el comercio neerlandeses dentro del proceso total de la expansión europea? En resumen, puede afirmarse que su participación fue relativamente pequeña. Soló se conoce con exactitud la cuota neerlandesa en el tráfico de esclavos atlántico. Esta cuota ascendía al 5 % del total. Es poco probable que la participación neerlandesa en las demás actividades comerciales y de navegación en el Atlántico fuera

mucho mayor. Después de 1675, la República ya no tenía posesiones en las regiones coloniales de América del Norte ni de América del Sur. El tráfico de esclavos es un indicador deficiente para el comercio y las inversiones en dichas regiones; en cambio, es una referencia fiable para el comercio con la Costa de Oro y con Surinam, así como para una parte del comercio de tránsito de las Antillas neerlandesas. Quizás haya que aumentar un poco este porcentaje del 5 % por el contrabando entre Venezuela y las Antillas francesas, por un lado, y Curazao y San Eustaquio, por otro.

La cuota relativamente modesta de los neerlandeses en las actividades europeas de la región atlántica no excluye que la República desempeñara un papel importante en algunos momentos cruciales de la evolución económica atlántica. La República fue la primera nación que intentó romper el monopolio ibérico en la región. Fue la guerra entre los Países Bajos y el Imperio unido hispano-portugués en el Atlántico la que creó la posibilidad para que las demás potencias europeas conquistasen grandes partes de las regiones reclamadas por España en el Caribe y en América del Norte. Tanto los ingleses como los franceses se beneficiaron del debilitamiento de España, que por los continuos ataques de la República no pudo defender sus posesiones en la región caribeña ni sus derechos en la mayor parte del Nuevo Mundo.

El segundo momento en el que los neerlandeses desempeñaron un papel decisivo fue durante el desarrollo de la economía de plantaciones en el Caribe. Ellos introdujeron la técnica de la refinería del azúcar en Barbados; y también ellos proporcionaron esclavos relativamente baratos a los plantadores en el Caribe francés e inglés. Los neerlandeses, además, fueron capaces de expulsar del mercado africano a parte de los portugueses. En un principio, muchos barcos ingleses y franceses con rumbo a África compraron sus mercancías de trueque en la República. A comienzos del siglo XVIII, los neerlandeses llevaron el café de Java a la región caribeña. Este hecho fue importante sobre todo para la expansión de la agricultura de plantaciones en la Guayana y en las Antillas francesas.

El papel pionero de los neerlandeses esbozado aquí prácticamente llegó a su fin después de 1675. Inglaterra y Francia disponían de más fondos, más hombres y más barcos, y con ello convirtieron definitivamente a la República en una pequeña potencia dentro del circuito comercial entre África occidental, la región caribeña y América del Norte.

Después de 1675, la República intentó atravesar las fronteras de sus posesiones coloniales y aumentar su ámbito de influencia en la región atlántica; es el caso, por ejemplo, del comercio de mercancías y de esclavos con la América española a través de Curazao. También las islas francesas dependían del San Eustaquio neerlandés para la exportación de sus productos en tiempos de guerra. Además, los inversores neerlandeses invirtieron en las colonias inglesas y francesas. No obstante, en comparación con la penetración inglesa en el comercio y la producción de otras naciones en la región caribeña, las actividades neerlandesas más allá de sus propias colonias fueron muy modestas. Después de 1750, el ámbito de influencia neerlandés y las fronteras de las posesiones coloniales neerlandeses parecían demasiado amplias. Un síntoma de ello fue que los inversores y plantadores ingleses —sobre todo después de 1750— se anexionaron de manera informal la colonia de plantación neerlandesa más pujante: Demerara. La importación neerlandesa de esclavos disminuyó progresivamente: es probable que ingleses y americanos llevasen —de forma ilegal— cada vez más esclavos a las colonias de plantación neerlandesas.

Podemos concluir, pues, que la República contribuyó poco a la economía atlántica en el aspecto cuantitativo, pero mucho en cuanto al cualitativo. Al respecto, es importante saber qué efecto tuvo este nuevo mundo atlántico de navegación mercante, de plantaciones y de colonias sobre África occidental, el Nuevo Mundo y Europa.

A primera vista, parece que la participación africana en la economía atlántica solamente produjo inconvenientes. El comercio de esclavos supuso un daño demográfico para África, mientras que las importaciones europeas tuvieron una influencia negativa en la industria, la estabilidad política y la movilidad social africana. Los capitanes de barcos esclavistas europeos no se llevaron a los africanos medios, sino que eligieron con preferencia hombres y mujeres jóvenes y sanos, y esto resultó adicionalmente perjudicial para el crecimiento demográfico del país. Las importaciones africanas consistían en productos de lujo tales como textiles europeos y asiáticos. Estas importaciones pueden haber entorpecido seriamente la industra textil africana. Hay que tener en cuenta que la fabricación de textiles en Europa constituía un estímulo importante para el desarrollo de la producción mecanizada y, por lo tanto, fue uno de los *leading sectors* de la revolución industrial en Europa occidental. Además, la estabilidad política de África quedó dese-

quilibrada, tanto por la necesidad permanente de vender a los prisioneros de guerra como esclavos a los europeos, como por la importación de mercancías militares desde Europa.

Esta triste imagen de la integración africana en la economía atlántica ha cambiado considerablemente en tiempos recientes. Es cierto que la población africana, a causa de la influencia del tráfico de esclavos atlántico, creció menos en algunas regiones de lo que hubiera aumentado sin este comercio. Quizás en algunas se notó incluso un descenso demográfico. Las investigaciones demográficas modernas, sin embargo, señalan que, gracias a la participación africana en la economía atlántica, los africanos disponían de nuevos cultivos para su alimentación como maíz y mandioca, los cuales precisamente estimularon el crecimiento de la población. Debido a este crecimiento, África occidental pudo soportar alguna emigración en el aspecto demográfico. Incluso las estimaciones más pesimistas revelan que el número de personas exportadas en el tráfico de esclavos atlántico entre 1500 y 1850 representaba un menor porcentaje de la población de África occidental que el número de emigrantes atlánticos en Portugal, Inglaterra e Italia, en el mismo período. Asimismo, la influencia de las importaciones europeas sobre la producción total de mercancías puede calificarse de relativamente pequeña; en su totalidad no ascienden a más del 5 ó 10 %. En comparación con Europa, África era en el sentido económico y demográfico un continente cerrado. La economía atlántica cambió poco al respecto. Por último, es poco probable que el tráfico de esclavos y las importaciones de material militar europeo hayan cambiado mucho la estructura política y social de África occidental. Sin la influencia de la economía atlántica, su mapa político hubiera cambiado de modo esencial en el período entre 1500 y 1800.

Si la influencia de la economía atlántica en África no pasó de ser marginal, su efecto en el Nuevo Mundo puede calificarse como dramático. Millones de indios pagaron con su vida esta penetración europea. En zonas templadas de América del Sur y de América del Norte, los colonizadores europeos parecían beneficiarse directamente de los sacrificios indios. Los 1,5 millones de europeos, que entre 1500 y 1800 emigraron a estas regiones, dispusieron de muchas más tierras que en Europa, vivieron más tiempo debido a la ausencia de peligrosas enfermedades epidémicas, se casaron antes y tuvieron familias más numerosas de las que podían haber tenido en sus países.

Una excepción fue la región caribeña donde la venganza de los indios era moderada. Es cierto que, alrededor de 1700, prácticamente todos los indios de esta región habían muerto, pero ni los emigrantes europeos, ni los esclavos africanos, lograron mantenerse demográficamente sin la continua llegada de nuevos emigrantes de Europa y África. Tanto la sociedad europea como la de los esclavos africanos tenían todas las características de una sociedad de pioneros. En ambos grupos hubo un gran excedente de hombres, muchas enfermedades mortales y se desarrollaron grandes diferencias sociales que originaron violencia. No es de extrañar, pues, que los europeos soló se establecieran en la región caribeña cuando tenían la esperanza de que sus ingresos serían mucho mayores que en Europa o América del Norte o del Sur. En resumidas cuentas, la creación de una economía atlántica produjo un cambio radical en la economía, la población y el medio ambiente del Nuevo Mundo. Ni en África ni en Asia, la expansión europea fue capaz de producir tales cambios.

Paradójicamente, todo ello tuvo escasa repercusión en Europa occidental. Durante el Antiguo Régimen la mayoría de las regiones producían para su propio consumo y Europa Occidental no fue ninguna excepción. El comercio a gran distancia sólo llegó a tener un significado marginal. Europa revolucionó gran parte del Nuevo Mundo sin que ella misma se viera demasiado afectada por sus ventajas o inconvenientes.

Se puede tomar como ejemplo la economía de la República que, junto con las economías de Inglaterra y Portugal, generó los mayores ingresos de este comercio de ultramar.

Para la República, el comercio exterior tenía una importancia relativamente grande. En su totalidad, el comercio europeo de este país ha sido estimado en unos doscientos millones de florines anuales; el comercio asiático, en treinta y cinco millones, y el comercio atlántico, en veintiocho millones. Si fijamos la renta nacional de la República en 600 millones, el 10,5 % de esta renta pertenecía al comercio intercontinental. Esto era un porcentaje relativamente alto para el período anterior a 1800, lo cual significa que el comercio atlántico generó alrededor del 4,5 % de la renta nacional.

Este escaso porcentaje revela que la élite comercial de la República dio demasiada importancia al comercio con África y con las Indias Occidentales. Por otra parte, a finales del siglo XVIII, ya no había tanto entusiasmo en la República por el comercio atlántico. La debacle de

las inversiones en Surinam demostró que la participación neerlandesa en el comercio y la producción de las Indias Occidentales todavía era arriesgada. Inglaterra, Portugal y Francia lograron sacar el mayor beneficio de esta región, aunque no debe subestimarse la pérdida francesa de Santo Domingo. También es probable que hayan aumentado los beneficios ingleses del comercio, la navegación y las inversiones en el Atlántico, porque el alto precio del azúcar en el protegido mercado doméstico inglés contenía una importante subvención para los plantadores del Caribe inglés.

Sea como fuere, a finales del siglo XVIII, la República no fue capaz de apropiarse una parte de la economía espectacularmente expansiva en el Atlántico. Después de 1780, nuevas inversiones neerlandesas parecen haber generado mucho dinero. El desarrollo de Demerara, Esequibo y Berbice es prueba de ello. El tráfico de esclavos aumentó de forma espectacular después de 1780, pero la cuota neerlandesa en este comercio disminuyó de forma también espectacular. La economía neerlandesa ya no estaba a la altura de los nuevos tiempos en el Atlántico. En Inglaterra hizo falta una dura campaña pública para abolir el floreciente tráfico de esclavos. Mucho antes, la cuota neerlandesa en este tráfico había descendido a un porcentaje insignificante debido a la falta de inversiones. En resumidas cuentas, en el transcurso del siglo XVIII, la economía atlántica se había hecho demasiado grande para la economía estacionaria de la República. Además, surgió una separación entre las regiones de producción neerlandesas y la navegación mercante neerlandesa en la región atlántica, por un lado, y las inversiones en esta parte del mundo, por otro. Después de1784, los inversores prestaron su dinero a las autoridades, y los colonizadores de las regiones nororientales de América ya no concedieron más créditos a las plantaciones del Caribe neerlandés.

Capítulo VIII

EL REFLEJO DE LA EMPRESA NEERLANDESA EN EL ATLÁNTICO

Introducción

En este capítulo cartográfico se pretende poner de relieve la función contemporánea de los mapas y dibujos. En él se explica la organización de la confección de mapas, prestando atención a los mapas para la navegación y a los diversos terrenos políticos, que se basaron en gran medida en los mapas y dibujos; de la misma forma que se intenta encajar la producción cartográfica en el marco de la historia política y económica. Ésta se divide en diferentes partes: viajes de descubrimiento, distribución territorial, construcción de fortalezas y ciudades, operaciones militares, diplomacia y geopolítica. Además, se analiza el papel de la producción cartográfica en una perspectiva europea en la que los aspectos científicos y culturales, así como los económicos y políticos, tuvieron una mayor importancia. Con relación al aspecto cultural, nos fijaremos en los mapas informativos y en los mapas y vistas pintados que decoraban los lugares «oficiales» neerlandeses para dar forma a la historiografía y la propaganda y como demostración de poder. Una parte relativamente amplia del capítulo está dedicada a los desarrollos durante la primera mitad del siglo XVII. En este período, la expansión neerlandesa en la región atlántica tuvo una expresión cartográfica formal, en cuyo proceso fue crucial la contribución de Hessel Gerritsz.

Alguien se puede preguntar por qué se dedica un capítulo especial a la cartografía en una obra histórica general. La respuesta se esconde en el conjunto de los temas cartográficos arriba enumerados. La cartografía ocupaba un lugar central en la planificación y la realización de

los viajes y en las obras de construcción, como medio de información e ilustración comercial o no comercial; en el aspecto económico y militar, la propia República se situó en el mapamundi, al mismo tiempo que los neerlandeses dieron forma a la imagen del mundo mediante la producción de pinturas, mapas informativos y otros mapas. En la situación neerlandesa, el papel central de la imagen —en el sentido político, comercial y artístico— fue único y no aparece tan prolijamente en otros países europeos.

Los orígenes

A partir de la segunda mitad del siglo XVI, los patrones y pilotos neerlandeses navegaron a África y América. Algunos poseían conocimiento de estas rutas gracias a sus actividades al servicio de España, Portugal o Inglaterra. De esta forma, los pilotos que en 1587 navegaron en los barcos ingleses de la flota de Thomas Cavendish participaron, en 1598, en las expediciones neerlandesas dirigidas por Jacques Mahu y Olivier van Noort a lo largo de la costa oriental de América. Los neerlandeses también adquirieron conocimiento de las diferentes situaciones locales cuando estaban capturados o al servicio de Habsburgo. Entre 1614 y 1637, durante la guerra entre España y la República, el ingeniero neerlandés Adriaan Boot trabajó en proyectos en México (véase fig. 12a). Después de 1580 los neerlandeses utilizaron para su medro personal los conocimientos que habían adquirido en el extranjero. El *Itinerario* de Jan Huyghen van Linschoten, editado en 1596 por Cornelis Claesz, fue la primera compilación neerlandesa en la que se unieron, más o menos, las diversas fuentes en su conjunto. Desde 1592, Van Linschoten trabajó en estrecha colaboración con su conciudadano el médico y coleccionista Bernardus Paludanus en el *Itinerario* y en la obra conexa *Reys-geschrift.* Leyó prácticamente todos los libros editados en Francia, Inglaterra, España y Alemania que tenían relevancia para su objetivo.

En cuanto a la descripción de las costas y de los productos comerciales, puede considerarse esta obra como una guía que empalma con las guías de navegación de su amigo Lucas Jansz Waghenaar (1584/1585) y Willem Barendtsz (1595). En lo que se refiere a los mapas, Van Linschoten se basó en Plancius, quien revisaba el material



Fig. 1. Mapa de América dibujado sobre pergamino, con planos insertados de México y Cuzco, del cartógrafo de Edam, Evert Gijsbertsz (anterior a 1596). Dimensiones originales: 112 x 88 cm. La Haya. Koninklijke Bibliotheek. En un antiguo inventario de Orange, este mapa se describe de la siguiente manera: «sur parchemin, Carte Marine de l'Amérique, depuis le Nouveau Mexique et la Virginie jusqu'au detroit de Magellan, nb. dessinée et ornée de letres d'or etc.». Koninklijke Bibliotheek HS 131 D 43, folio 3v.

español y portugués. El mismo Claesz editó las obras fundamentales en el terreno de la navegación de Pedro de Medina y Rodrigo Zamorano traducidas al neerlandés.

Todas estas obras se confeccionaron por propio riesgo: Cornelis Claesz informaba expresamente a los compradores del *Itinerario* y del *Reys-geschrift* (1595) que los mapas insertados en dichas obras habían sido adquiridos en España por cuenta propia. A pesar de ello, los políticos neerlandeses no se mostraron indiferentes con respecto a los editores y cartógrafos. Las patentes concedidas por las autoridades ofrecieron alguna protección contra ediciones piratas. Por otra parte, en los primeros decenios de la expansión en ultramar, los Estados Generales estaban dispuestos a conceder subvenciones y recompensas por las ediciones que estimulaban la expansión de la República.

La navegación neerlandesa en la región atlántica creó una demanda de *paskaarten* *. Estas cartas, que en los primeros decenios se dibujaron en pergamino, formaban parte del surtido de objetos marítimos de las tiendas de Claesz y Blaeu. No se conservó prácticamente ninguna de las cartas austeras para el uso en ultramar, ni de los *paskaarten* abundantemente adornados que en estas tiendas se vendían. En cambio, se conservan algunas *paskaarten* adornadas al estilo manierista de la región atlántica alrededor del 1600 —para la decoración de salas— confeccionadas por los «redactores de mapas» Cornelis Doedtsz, Evert Gijsbertsz y los hermanos Harmen y Marten Jansz (véase fig. 1). En cuanto a su contenido estos mapas no ofrecen nada nuevo.

Antes de 1600, pocos conocimientos tenían origen neerlandés. Una excepción es la descripción de la costa de Guinea de Van Linschoten, quien utilizó las experiencias de los patrones. El año 1600 es una línea de ruptura. En esta época, la mayor parte de los conocimientos de otras naciones había sido incluida en obras compiladas o traducidas directamente. Estos conocimientos se completaron mediante viajes de exploración y de descubrimiento. Alrededor de 1600 había algunas regiones en las costas americanas que apenas se exploraron o visitaron. Los patrones neerlandeses o los patrones al servicio de los Países Bajos dirigieron su atención a estas costas menos explotadas.

* Carta marítima en la que se dibujaba el rumbo y se compasaban las millas recorridas. *(N. del T.)*

Durante las expediciones se realizaron mapas que reajustaban la imagen del mapamundi desde una perspectiva a gran escala. En 1598, estimulados por los relatos sobre Eldorado de Walter Raleigh, los armadores neerlandeses prepararon una expedición a Guayana en la «Costa Salvaje». En su informe del viaje, el redactor A. Cabeliau confirma que entre el Amazonas y Trinidad se hallaron y descubrieron veinticuatro ríos, numerosas islas y diferentes puertos, completamente desconocidos y que no habían sido visitados por nadie. Estas afirmaciones parecen exageradas aunque el conocimiento de los españoles en estas costas, en efecto, era limitado. Durante la expedición, Pieter Cornelisz van Petten dibujó los mapas.

En 1609, Henry Hudson exploró, al servicio de la Verenigde Oostindische Compagnie (VOC), las costas vecinas a la actual Nueva York y navegó por el río que más tarde llevaría su nombre. La VOC no estaba interesada en la costa americana, sino que buscaba un paso a Asia. Los mapas de Hudson, completados por los de Adriaen Block y Cornelis Hendricksz, constituyeron el inicio de la fundación de la colonia de Nieuw Nederland.

Las expediciones neerlandesas alrededor de la punta sur de Sudamérica modificaron de forma significativa la imagen de los mapas. Siguiendo el ejemplo de los españoles, las expediciones neerlandesas pasaron, en un principio, por el estrecho de Magallanes. Esta ruta era peligrosa y lenta debido a los vientos del oeste. La expedición de Willem Schouten y Jacob Le Maire tenía como objetivo buscar un paso al sur de la Patagonia. Su descubrimiento del estrecho de Le Maire en 1616 condujo a un reajuste del mapamundi. Hessel Gerritsz reflejó, de forma ejemplar, esta expedición en un mapa del océano Pacífico en 1622 (fig. 2). Tras los años iniciales, Hendrick Brouwer confirmó con total seguridad que al sur de la Patagonia existía un ancho paso.

Los editores neerlandeses reaccionaron con celeridad a la expansión de la navegación y a la nueva información que llegaba. En 1608, Willem Jansz Blaeu lanzó al mercado una nueva guía de navegación de las aguas europeas: *Licht der Zeevaert.* Blaeu mencionaba en la introducción que esta guía sería ampliada con fascículos, de los cuales uno estaría dedicado a los «numerosos países, islas y lugares de Guinea, Brasil, las Indias Occidentales y Orientales».

No obstante, estos fascículos de las Indias Orientales y Occidentales no llegaron a editarse en aquel momento. Por otra parte, Blaeu pu-

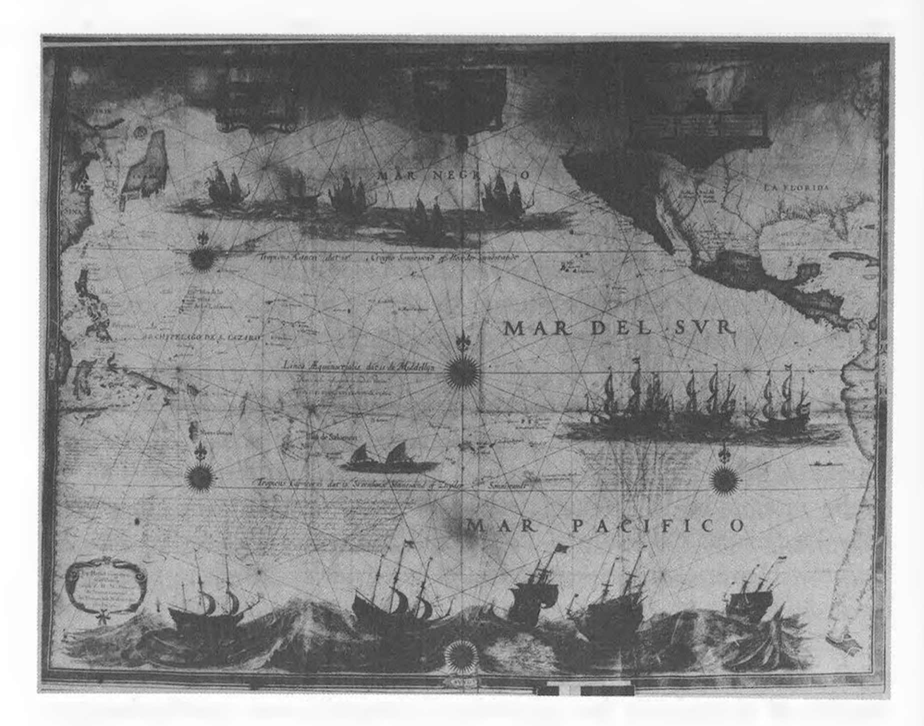


Fig. 2. *Paskaart* del océano Pacífico dibujada sobre pergamino por Hessel Gerritsz, en la que figura la ruta de la expedición realizada en 1616-1617 por Willem Schouten y Jacob Le Maire, 1622. Esta carta fue enriquecida por un pintor marino, probablemente Claes Claesz Wou, en 1634, con retratos e ilustraciones de los barcos de la expedición Le Maire. París, Bibliothèque Nationale.

blicó más tarde otro producto cartográfico sobre la región atlántica: un *overzeiler* * en proyección de grados crecientes para la región atlántica [1].

Después de 1600 vemos que, además de información marítima, también se dispone de información geográfica. A través de las descripciones, mapas, planos y vistas —impresos o no impresos, por separado o en conjunto—, los mercaderes y patrones interesados obtuvieron importante información logística para el comercio y la navegación. De cada

* Carta marina en la que se refleja gran parte del océano.

[1] R. A. Skelton, nota bibliográfica a la edición facsímil de *The Light of Navigation* (T.O.T.), Amsterdam, 1964, pp. VII-IX. No se conoce ningún ejemplar que se haya conservado.

región, los comerciantes neerlandeses reunieron información sobre su historia, habitantes, flora y fauna, minerales, situación y accesibilidad, clima y obras de defensa. Probablemente sirvieron de ejemplo las *Relaciones geográficas* españolas de la región colonial en la segunda mitad del siglo XVI. Una temprana descripción geográfica neerlandesa es la obra de Pieter de Marees, *Beschryvinghe ende Historische Verhael van het Gout Koninckrijck van Gunea* (1602). A esta obra De Marees adjuntó un mapa de Guinea grabado por Baptista van Doetecum, realizado según un orginal del cartógrafo portugués Luis Teixeira (1564-1613). Es probable que ocurriera lo mismo con los mapas del *Itinerario* de Van Linschoten. En cuanto al mapa de Teixeira, seguramente hubo un intercambio de conocimientos entre colegas. Teixeira mantenía correspondencia con Abraham Ortelius, editor de Amberes. Dignas de mención son otras dos descripciones geográficas de este período: una, de Pieter van den Broeck sobre Loango en 1612, y otra, de Joost Gerritsz Lijnbaen, agente comercial de una compañía, también sobre Loango, algunos años más tarde. Esta última fue incluida en el *Historische Verhael* de Nicolaas van Wassenaar, en octubre de 1624. Más adelante, se estudiarán las exploraciones de los agentes comerciales y los exploradores.

No deja de sorprender que Van Linschoten y De Marees tuvieran un gran interés en la historia natural, debido a consideraciones científicas y sobre todo económicas. Cuando Carolus Clusius (1526-1609) estudió, en 1564, la flora de España, combinó dicha actividad con la cartografía. Su mapa de España llegó a formar parte del atlas de Abraham Ortelius. Para Clusius —uno de los primeros directores del Hortus Botanicus de la Universidad de Leiden fundada en 1585— y sus contemporáneos, era evidente la combinación entre la historia natural, la medicina y la cartografía; se relacionaban las hierbas locales con el clima y con las enfermedades regionales. Por este motivo, el Ambulacrum del Hortus de Leiden, una galería construida a lo largo del jardín, estaba provisto de algunos mapas para el apoyo a la investigación natural histórica [2]. En cierto sentido podríamos decir que el Ambulacrum y los mapas del Hortus de Leiden, por ejemplo el mapa *Orbis Terrarum Typus* (1594) de Petrus Plancius, en cuyas cuatro esquinas es-

[2] E. de Jong, «Nature and Art. The Leiden Hortus as Museum», en E. de Jong, L. A. Tjou Sie Fat y otros (eds.) *The Authentic Garden*, La Haya, 1991 (en proceso de impresión).

taban representadas de manera figurativa y alegórica las cuatro partes del mundo, eran intercambiables: Hortus y mapa en conjunto eran una enciclopedia del mundo, un microcosmos. El estudio histórico natural tenía, como ya hemos dicho, un significado económico; los estudios de Clusius eran importantes para el comercio y el cultivo de plantas no indígenas. En 1602, Clusius realizó, por encargo de la VOC, una instrucción sobre la manera en que los empleados debían describir la fauna de las regiones recién descubiertas y exploradas, y reflejó el primer resultado de los conocimientos reunidos por los neerlandeses en ultramar en su *Exoticorum libri decem* (1605). Esta obra también contiene información sobre la fauna sudamericana que Clusius tomó de escritores españoles.

La Westindische Compagnie (1621). Personal y organización

A partir de 1621, el comercio neerlandés en el Atlántico estaba bajo el dominio de la Westindische Compagnie (WIC). Tanto en la República como en ultramar, esta compañía contrató a cartógrafos, topógrafos e ingenieros —además de patrones y pilotos cualificados en cartografía— para que confeccionaran cartas y dibujos para la navegación, y mapas para la construcción de fortalezas y ciudades y para la agricultura. La creación de la WIC no convirtió al océano Atlántico en un *mare clausum* después de 1621, a diferencia del océano Índico y de las aguas que circundaban las Islas de las Especias, que hasta cierto punto estaban cerrados, de forma casi absoluta, a los barcos neerlandeses que no pertenecían a la WIC.

Aunque la confección de mapas pertenecía principalmente a los quehaceres del sector privado, la situación cambió a partir de 1621. La WIC no dejó a la iniciativa de pilotos y editores la reunión y redacción de la información marítima. Instruyó a los patrones y pilotos para que hiciesen mapas y apuntes de los fondeaderos, costas y puertos, y los entregasen a los consejos o a los directores de la compañía, so pena de una retención del salario durante tres meses. La WIC, además, contrató a su propio cartógrafo en la persona de Hessel Gerritsz. Toda la información cartográfica producida al servicio de la compañía debía ser analizada por él. La producción cartográfica dentro de la propia compañía encuentra su explicación en el afán de adquirir el máximo co-

nocimiento sobre la región patentada, y durante el primer decenio servía, sobre todo, para proteger esta información de los competidores. Un cartógrafo administraba los diarios de a bordo y las cartas marítimas, asesoraba a los directores, examinaba las candidaturas de pilotos, controlaba las rutas que éstos seguían, escribía referencias para la navegación a vela y producía guías de navegación y *paskaarten*. La organización cartográfica de la WIC era una copia fiel de la situación en la VOC. En ambas compañías, el cartógrafo trabajaba también por cuenta propia. Para sus trabajos particulares utilizaba el nombre de la WIC como recomendación. Le era útil el material de mapas de la WIC, al que tenía fácil acceso. Por este motivo, la calidad de los mapas y guías de navegación dibujados e impresos que Hessel Gerritsz y sus sucesores producían para el mercado libre se debe, en parte, a los diarios de a bordo y los archivos cartográficos de la WIC.

A partir de mediados del siglo XVII, las actividades cartográficas de la WIC fueron reflejo disipante de la VOC por lo menos en lo que se refiere a cartas marinas. La situación en cuanto al terreno topográfico y a las obras de ingeniería al servicio de las colonias agrícolas y la construcción de fortalezas y de ciudades eran diferentes. La WIC, y más tarde las Sociedades de Surinam y de Berbice, contrataron a ingenieros. Debido a la estrecha relación con los Estados Generales y con la Casa de Orange, muchos topógrafos e ingenieros instruidos en la República realizaron actividades durante más o menos tiempo en las regiones occidentales. Para la construcción de las fortalezas y sitios en ultramar, se contrató con regularidad a los ingenieros que habían adquirido experiencia en el ejército de los Estados Generales. La VOC utilizó más que la WIC los servicios de ingenieros contratados en Alemania o en la región báltica.

En las regiones de ultramar los topógrafos trabajaban continuamente. No todos estaban todo el tiempo al servicio de la WIC o de otra autoridad colonial; algunos realizaban actividades, como topógrafos admitidos en la República y como especialistas semiprivados en el sentido jurídico y geométrico, en el terreno de la medición, la cartografía y la administración legal y fiable de comarcas y parcelas. Los propietarios o vendedores les pagaban por cada encargo.

No debemos buscar una relación demasiado estrecha entre los topógrafos y la cartografía. Los topógrafos realizaban actividades de distribución del suelo y trabajaban como constructores de ciudades y arqui-

tectos. Por otra parte, los dirigentes les consideraban como candidatos para cargos más difíciles: estas personas bien instruidas eran comendadores potenciales. Incluso podríamos decir que estas amplias formaciones técnicas en la República eran cursos para servidores coloniales; las regiones en ultramar tenían una gran necesidad de dirigentes con capacidad técnica. Al respecto es sorprendente la formación de Van Walbeeck y Van Foreest. Ambos obtuvieron su admisión después de haber trabajado como dirigentes en ultramar o después de haber obtenido un nombramiento en el ámbito político. Por lo visto, la carrera de topógrafo era para ellos un curso de especialización. Johannes van Walbeeck fue admitido en 1631. Anteriormente, había sido miembro del Consejo Político y almirante en la costa de Brasil. Poco después de su admisión consiguió su nombramiento como comendador de Curazao (1634-1638). Hendrick van Foreest, hijo del participante en la colonia Swaenendal de Nieuw Nederland, Gerard de Foreest, obtuvo su admisión para topógrafo en 1632. Siguió la carrera de topografía en el período entre su nombramiento y su partida como comendador de la colonia antes mencionada, en la desembocadura del Delavare.

Además de topógrafos e ingenieros, en los siglos XVII y XVIII hubo numerosos dirigentes y militares con buenos conocimientos en el terreno de la topografía y de la construcción de fortalezas. Quizás los «tecnócratas» gozaron de mejores oportunidades para conseguir un cargo gubernamental en las colonias que en la República: Henrick Ruse señala en su obra *Versterckte vesting* (1654) la importancia que tenía para los *gobernadores* el estudio de la construcción de fortalezas y de sus fundamentos geométricos. Esta conexión de topógrafo/ingeniero y gobernador técnico también existía en el oeste.

Guías y mapas

1621-1650

Mucho antes de 1621, Dirck Ruyters realizó contribuciones a la geografía de la región atlántica: de su mano viene la descripción de Benín en la obra de De Marees. Este patrón zelandés se propuso redactar una guía de navegación para la región atlántica más allá de Europa. Su obra *Toortse der Zeevaert* apareció en 1623. Como fuente importante, Ruyters

usó la guía del examinador de patrones, el portugués Manuel de Figueredo, cuyas publicaciones aparecieron en 1609 y 1614. Pero esta obra portuguesa sólo sirvió de base para *Toortse,* ya que fue extensamente anotada y completada por las observaciones de Ruyters y de sus colegas neerlandeses que, gracias a su experiencia, conocían toda la región atlántica.

No era casualidad que *Toortse* apareciera poco después de la constitución de la WIC en 1621, ya que las expectativas de la expansión en la región atlántica y en la costa occidental de América eran altas.

Ruyters no llegó a publicar una segunda edición de la guía *Toortse,* que debía incluir los mapas, porque la WIC contrató a dos expertos en el terreno geográfico y cartográfico: Johannes de Laet y Hessel Gerritsz. En un plazo de tiempo muy corto, confeccionaron conjuntamente los mapas y descripciones necesarios tanto para los dirigentes y accionistas de la República como para los patrones y dirigentes en ultramar.

De Laet, director de la WIC en Leiden, realizó una nueva descripción de América, *De Nieuwe Wereldt* (primera edición, 1625), para los lectores neerlandeses. En su introducción menciona las fuentes publicadas de las que se sirvió. En parte son las mismas obras que consultó Van Linschoten. Además, se apoyó, según sus propias palabras, en los diarios de a bordo y los apuntes de los patrones de la WIC. La obligación que tenían los patrones y pilotos de la WIC de entregar sus diarios y cartas dio su fruto. De Laet obtuvo todo tipo de colaboración de las cámaras de la WIC. Durante la preparación de una segunda edición, en 1627, tomó prestados diversos diarios de la cámara de Zelanda [3]. De Laet dijo que también se había basado en los diarios de los barcos que no pertenecían a la WIC. Aquí debemos pensar en los diarios de a bordo de los viajes a América anteriores a 1621, que la WIC consiguió de los bienes de Plancius, y en los diarios de los barcos de la VOC, a los cuales De Laet tuvo acceso gracias a Hessel Gerritsz. Este último pudo disponer de estos diarios porque era el cartógrafo de la WIC y de la VOC. La obra *Nieuwe Wereldt* contiene en su segunda edición, de 1630, catorce mapas. De Laet acentuó la importancia de estos mapas en la introducción de la obra. En conjunto reflejan los territorios de América del Norte y del Sur. La imagen del mapa que creó Hessel Gerritsz fue copiada en los grandes atlas de Blaeu y Hondius-Janssonius.

[3] ARA, 1.° WIC 20 folio 30 v., resol. Zelanda, 28 de enero de 1627.

Se habían trazado las principales líneas gracias a la descripción mediante mapas de De Laet y Gerritsz. Pero esto no era suficiente. En 1627, Hessel Gerritsz inició otro proyecto de mayor magnitud, a saber, una guía de navegación con cartas detalladas y vistas costeras. El término «guía de navegación» puede conducir a un malentendido. Aunque Gerritsz, siguiendo el ejemplo de Figueredo, llamó a su obra un «roteiro», no es tan grande la diferencia entre ésta y la de De Laet. Al igual que Ruyters, Gerritsz incluye muchos datos en cuanto al aspecto económico e histórico natural. Su guía es, por lo tanto, más exuberante que la de Figueredo. Observamos una imagen (reflejada) comparable en De Laet. En su obra *Nieuwe Wereldt* incluye indicaciones prácticas para los navíos, indicaciones de las que carecen las obras de su colega español De Acosta y de otros eruditos.

Hessel Gerritsz realizó, en primer lugar, una compilación crítica de los diarios de a bordo, los panoramas costeros y los mapas de la WIC y la VOC. Habló con decenas y quizás centenares de patrones y pilotos que tenían experiencia en las rutas de la región atlántica, entre los cuales probablemente se encontraba Dirck Ruyters. Gerritsz apuntó directamente en un «libro de investigación» las observaciones de los pilotos que habían regresado [4]. Para él, los patrones reflejaban sus exploraciones de los diferentes viajes en cartas compiladas. Desde el otoño de 1628 hasta el verano de 1629, Gerritsz participó personalmente en una expedición a lo largo de la costa oriental y septentrional de América del Sur y a través del mar Caribe, con el fin de controlar y completar estos datos. Alrededor de 1630, la WIC obtuvo, gracias a Gerritsz, una guía de navegación para las costas americanas. No hay que imaginarse esta guía de navegación como un libro con un volumen y composición fijos. De acuerdo con las necesidades, se realizaban copias y suplementos. Después de un tiempo se desechaban las copias. De la costa brasileña, objeto de las principales actividades neerlandesas a partir de 1630, se conservaron diferentes copias [5].

[4] En un mapa de 1631, de la costa de Buenos Aires, reunido entre diferentes pilotos portugueses por Jan Jacobsz (el texto continúa con otra letra, ¿de Hessel Gerritsz?), patrón del yate *Den Bruynvis*, entregado el 10 de marzo de 1631 tras haberle interrogado y haber apuntado en el libro de investigación. ARA, VEL 727.

[5] E. J. Bondam editó, en 1629, un roteiro completo y temprano en versión traducida: *Annaes da Bibliotheca nacional do Rio de Janeiro*, 29 (1907), pp. 99-179. De la parte

El retraso con respecto a los españoles y los portugueses en cuanto a conocimiento cartográfico se tornó en adelanto a finales del siglo XVI. En 1632, la WIC concluyó, sin disimular su orgullo, que se había acabado la operación de recuperación: «Todos los puertos nos son conocidos y él (el enemigo español) no puede cambiar o mantener en secreto sus rutas sin que nosotros podamos averiguarlas» [6].

Esta información detallada fue utilizada en la confección de cartas grabadas a pequeña escala para los barcos, los llamados *overzeilers.* Alrededor de 1629, apareció en las ediciones de Willem Jansz Blaeu una importante *paskaart* impresa en pergamino de la región atlántica con proyección en grados crecientes que incluía una instrucción aclaratoria aparte (fig. 3). Probablemente se trata aquí de una edición mejorada de la *overzeiler* de alrededor de 1608 arriba mencionada. Al igual que en el mapa de 1608, es razonable suponer que Hessel Gerritsz participara en la redacción del mapa de 1629. Quizás Blaeu y Gerritsz consultaron el diseño del mapa con Dirck Ruyters. Este último, en su *Toortste,* menciona una *paskaart* general que falta. Otros editores copiaron la *overzeiler* de Blaeu, y en el siglo XVIII se hicieron impresiones de la misma.

Entre 1630 y 1640, comenzó la producción de algunos mapas que eran una versión intermedia entre la *overzeiler* de Blaeu y los mapas detallados a gran escala del atlas Cristina, que se estudiará más adelante. Hessel Gerritsz comenzó, alrededor de 1630, la confección de estos mapas a escala intermedia. Primero apareció la *paskaart* para las rutas caribeñas. Como ampliación a esta carta, Gerritsz realizó una *paskaart,* impresa en 1631, de las Pequeñas Antillas. La siguiente *paskaart* de Gerritsz, de la costa brasileña, no se imprimió antes de su muerte. Después de su muerte en 1632, los hermanos Johannes y Philips Vingboons completaron los mapas. Su carta impresa *Brasylische paskaart* (1637) está basada en el mapa de Gerritsz. Johannes Vingboons también se hizo cargo de una edición revisada de la carta del mar Caribe de Gerritsz.

de Pernambuco, pp. 142-157, se conservaron copias con suplementos en otros lugares: La Haya Koninklijke Bibliotheek, Handschrift 75 E 72, y ARA, Aanw 1911 XV, 26. De una parte de los panoramas costeros del roteiro de la región caribeña (ARA, VEL X) también existen varios ejemplares: ARA, Aanw. 1882 B XIV 13.

[6] J. H. J. Hamelberg, *Documenten behoorende bij «De Nederlanders op de West-Indische Eilanden». I. Curacao, Bonaire, Aruba,* Amsterdam, 1901, pp. 10-11.

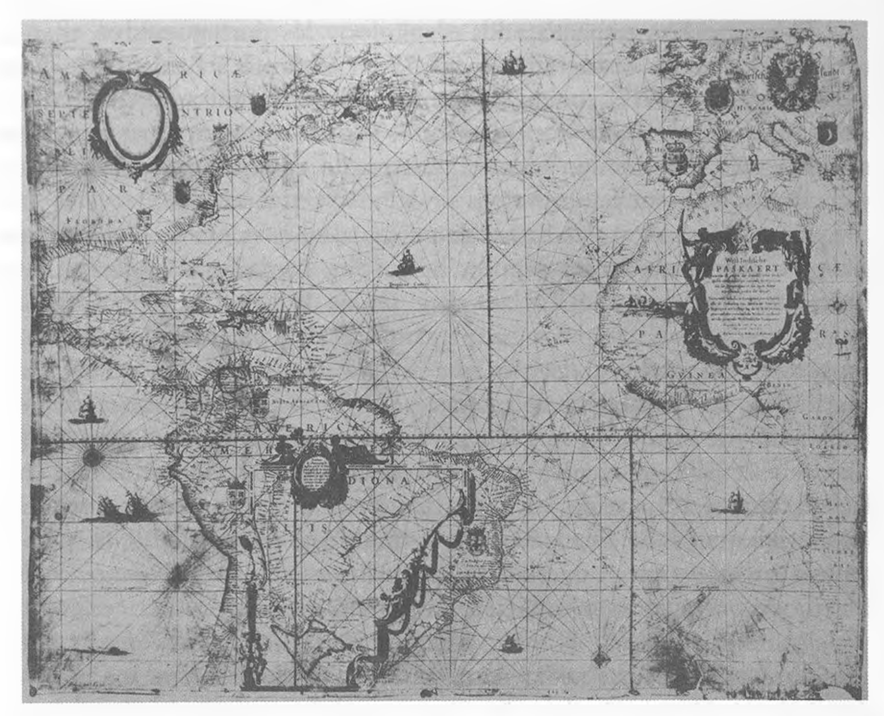


Fig. 3. *Paskaart* del océano Atlántico dibujada con proyección en grados crecientes, editada por Willem Jansz Blaeu, *ca.* 1629, escala en el Ecuador 1:10.000.000. Bruselas, Koninklijke Bibliotheek.

Es poco probable que los barcos de la WIC llevaran siempre las copias de los roteiros de Hessel Gerritsz, aunque debieron estar provistos de la *overzeiler* de Blaeu y de las cartas del mar Caribe y del Brasil.

A partir de 1630, Recife, en el Brasil neerlandés, era operativa como sucursal en ultramar del cartógrafo de Amsterdam. Desde Recife se coordinaron las cartografías. Entre 1631 y 1637, el almirante Jan Cornelisz Lichthart dirigió una nueva carta marina detallada de la costa brasileña. En las exploraciones se utilizaba una chalupa con el fin de acercarse al máximo a la costa. Todas las noches se interrumpía la exploración, y la chalupa y el yate que lo acompañaba fondeaban [7]. En

[7] Instrucción para la exploración de Río Grande y Siara, octubre de 1631, ARA, OWIC, 49 folio 166 y 274 v. EN OWIC 45 puede encontrarse una serie de instrucciones de navegación de 1631 y 1632.

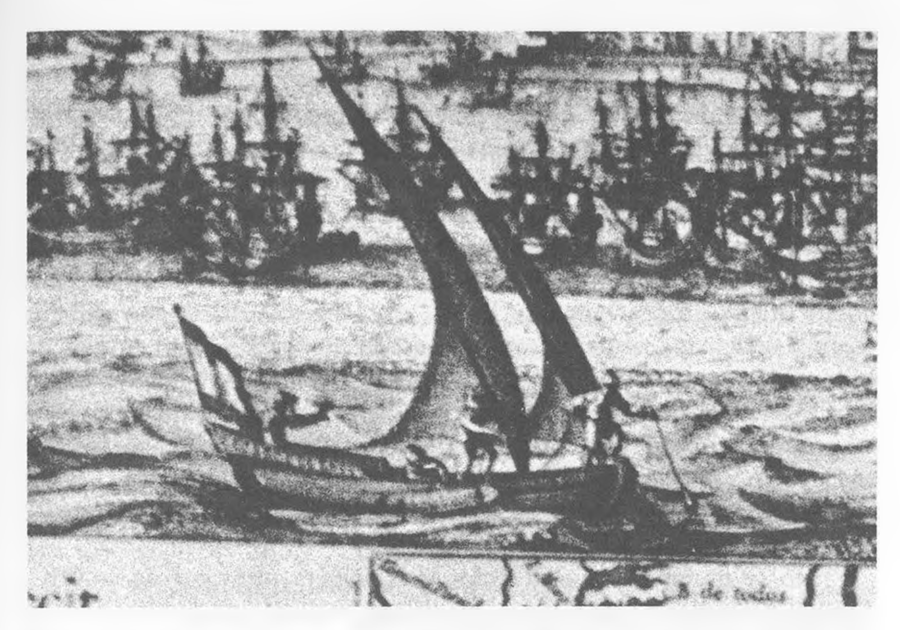


Fig. 4. Chalupa con algunos marineros que sondean la profundidad de las vías fluviales, 1630. Detalle de la tarjeta de noticias de Claes Jansz Visscher (fig. 13).

el mapa informativo de Olinda, vemos cómo trabajaba la tripulación de una chalupa de exploración. En el castillo de proa se encuentra un marinero de pie que, con plomo y cuerda, está sondeando las profundidades (fig. 4). La redacción de las cartas marinas no difiere del estilo que se utilizaba en las grandes guías de navegación de Waghenaar y Barendtsz. Las vistas son dibujadas a lo largo de la costa, las vías fluviales están indicadas con cifras de sondeo en brazas, los fondeaderos, con pequeñas anclas estiladas, y los bancos y recifes, con planos punteados y crucecitas.

Un complemento a la guía de navegación de Gerritsz apareció en 1644 en forma un tanto extraordinaria. En este año, Johannes de Laet publicó su obra *Jaerlyck Verhael,* la historia de la WIC entre 1621 y 1636 en forma de crónica. De Laet interrumpe periódicamente la narración cronológica con descripciones de costas, bahías y regiones. Estas interrupciones no son del todo casuales. Las descripciones fueron introducidas en el momento en que se exploraba una región o cuando ésta desempeñaba un papel importante en el relato histórico.

La obra *Jaerlyck Verhael* contiene en algunas ocasiones descripciones de las regiones africanas. Sin embargo, las publicaciones de De Laet y del roteiro de Hessel Gerritsz no reflejan una imagen precisa del conocimiento geográfico de la zona costera de África. Para este período se dispone de suficientes mapas y descripciones de otros autores. En algunos de ellos encontramos indicios de que Samuel Blommaert desempeñó un papel especial en la reunión de conocimientos sobre este continente. Blaeu, Sanson y Olfert Dapper mencionan a Blommaert como fuente en sus mapas y libros sobre África. Blaeu dice en una leyenda del mapa mural *Novissima Africae descriptio* (1659) que el dibujo de la costa entre cabo Blanco y cabo Negro está basado en las informaciones de Blommaert. Diversas exploraciones neerlandesas, que en este mapa mural quedaron reflejadas de forma generalizada, pueden trazarse en esta parte de la costa: el río Senegal (1628), el río Gambia (1615), la región del Cabo Mount (alrededor de 1630), Guinea (1629) y el norte del Zaire (alrededor de 1642) [8].

No se excluye que el director y accionista principal de la WIC, Samuel Blommaert (1583-1651), planificara realizar una publicación sobre África con la ayuda del material que él mismo había reunido y dirigido. Para ello, tenía la posición apropiada y las aptitudes necesarias. Blommaert era dibujante y escritor hábil. Del período en que estuvo empleado en la VOC se conoce su dibujo a pluma que refleja una vista sobre el fondeadero de Bouton, y la posteriormente editada obra sobre Borneo *Discours* (1609). Dice de sí mismo que se dedicaba a adquirir «un conocimiento puntual de todo lo que sucede dentro de los límites de la patente (de la Westindische Compagnie), así que apunto continuamente la información de todas las personas que vienen de esas regiones...» [9]. Sin duda, Blommaert tuvo contactos regulares con los cartógrafos Hessel Gerritsz y Johannes Vingboons.

[8] Mapa de exploración del río Senegal en el atlas Christina, parte III-2, y en el atlas van der Hem, parte 36-4, y el mapa del Cabo Mount en el atlas Van der Hem, parte 36-13. Para el mapa de Guinea, véase en otro lugar de este artículo. Literatura: G. Thilmans, «Les planches sénégalaises et mauritaniennes des Atlas Vingboons», en *Bulletin de l'Institut Fondamental d'Afrique Noire,* 37, serie B, n.° 1 (1975), pp. 95-116; P.E.H. Hair, «Barbot, Dapper, Davity: A critique of sources on Sierra Leone and Cape Mount», en *History of Africa,* 1 (1974), pp. 25-54; A. Jones, «Decompiling Dapper: A preliminary search for evidence», en *History of Africa,* 17 (1990), pp. 170-199.

[9] Dibujo a pluma sobre Bouton en la colección de Artus Gijsels, Badische Landesbibliothek, en Karlsruhe. G.W. Kernkamp, «Brieven van Samual Blommaert aan den

En el Vaticano se encuentra, al respecto, un interesante atlas dibujado en tres tomos de Johannes Vingboons. El atlas fue propiedad de la reina Cristina de Suecia (fallecida en 1690). Es tentador relacionar este atlas Cristina con las actividades en ultramar de los suecos en las costas de América del Norte y de África a partir de 1635. Los mercaderes neerlandeses participaron en las empresas coloniales suecas. Uno de ellos fue Samuel Blommaert. Él asesoró a los suecos en la organización de sus empresas.

Es evidente que Blommaert facilitó este atlas Vingboons a los suecos, aunque también es posible que Cristina lo recibiera de Joan Blaeu; en 1650 Cristina expresó su gratitud a este último por sus entregas de diversos objetos hermosos, manuscritos y libros escasos [10]. En efecto, Vingboons debió de componer este atlas, que no lleva fecha, alrededor de este año. En un mapa de la Costa de Oro figura la factoría sueca que fue fundada en 1648. Por otra parte, sorprende que no aparezca la vista de Vingboons sobre Nueva Amsterdam/Nueva York, de alrededor de 1650, panorama que hubiera sido interesante para los suecos puesto que algunos años antes se había creado Nueva Suecia en el Delavare. Aunque el atlas Cristina estuviera terminado en 1650 o poco antes, es probable que en su mayor parte fuera una copia de un ejemplar unos años más antiguo: para Brasil, Vingboons utilizó un mapa confeccionado alrededor de 1640 en lugar del mapa de Marcgraf de 1643, y en una de las cartas marinas falta el paso al océano Pacífico que Brouwer descubrió en el 1643. El atlas Vingboons del Vaticano formaba parte de una pequeña serie que se reajustaba progresivamente. Las cámaras de la compañía, de Laet, Blommaert y otros, disponían de series comparables de mapas dibujados (véase fig. 5).

La carta marina de Brasil, confeccionada en Recife bajo la direccón de Lichthart, era uno de los mapas que servían de base para un nuevo mapa a gran escala de la región patentada en su totalidad, siguiendo el ejemplo del padrón general español. Hessel Gerritsz y su sucesor Johannes Vingboons, colaborador de Joan Blaeu, reunieron todas las exploraciones de ultramar en este padrón. El atlas Cristina con-

Zweedschen rijkskanselier Axel Oxenstierna, 1635-1641», en *Bijdragen en Mededelingen van het Historisch Genootschap*, 29, Utrecht, 1908, pp. 39-40. Véase también p. 123.

[10] Estocolmo, Riksarkivet Legation records Harald Appelboom, Hollandica 93, carta del 20 de julio de 1650. Con agradecimiento a Folke Ludwigs.

tiene una versión completa de Vingboons de alrededor de 1650. El padrón consta de cincuenta y seis mapas dibujados a la misma escala (1:1.500.000). Uniendo estos mapas se obtiene un mapa panorámico de más de ocho metros de longitud. El padrón da una imagen de las costas americanas, a partir de Newfoundland de latitud norte, haciendo un recorrido alrededor de las Américas, a lo largo de la costa oriental, pasando el estrecho de Magallanes y navegando a lo largo de las costas occidentales de América hasta la punta sur de California a 24 grados de latitud norte; y a lo largo de las costas occidentales africanas desde Senegal hasta el Cabo de Buena Esperanza, de 21 grados, 10 minutos hasta 35 grados, 50 minutos de latitud meridional.

Es posible que las referencias para la navegación a vela y las descripciones de De Laet y Gerritz, así como los mapas impresos y dibujados de Vingboons, condujesen, en 1650, a la producción de una guía de navegación impresa con vistas costeras, mapas sinópticos y mapas detallados. Probablemente fuera Joan Blaeu el que tuvo esta iniciativa. El padrón general del atlas Cristina puede considerarse como el diseño para una guía de navegación de la región atlántica cuya edición ya había sido anunciada por su padre en 1608. También los planes de Blaeu de 1665 para imprimir una guía de navegación para la VOC indican que el editor compartía la idea de su padre de hacer una guía de navegación, en varios tomos, del mundo conocido en aquel momento. El hecho de que la guía de navegación de la región patentada de la WIC no fuera editada por Blaeu se debió probablemente a la deteriorada posición competidora de Blaeu a mediados del siglo XVII, en el campo de las guías de navegación relativamente baratas. Koeman señaló que con *The Sea-Beacon* —la obra en gran formato que sucedió a *Licht der Zeevaert*— Blaeu perdió la batalla con Anthony Jacobsz, Pieter Goos y Hendrick Doncker, entre 1643 y 1655.

Después de 1650

Alrededor de 1670, la Westindische Compagnie perdió su función en la producción de cartas marinas. Apenas existen indicios de que los patrones siguieran respetando la instrucción para entregar a la compañía sus cartas con nuevas exploraciones. El retroceso de la Westindische Compagnie en el campo cartográfico marino fue sellado en 1674

con la constitución de la segunda Westindische Compagnie. Con la liberalización de la navegación, los cartógrafos privados se hicieron cargo de toda la tarea cartográfica, regresando, pues, a la situación anterior a 1621.

La guía de navegación impresa para el oeste apareció alrededor de 1670. Arent Roggeveen (fallecido en 1679) obtuvo, en 1668, la patente para *Burning fen,* una obra que debía editarse en cuatro versiones lingüísticas: neerlandés, inglés, francés y español. La edición de *Burning fen* (primera parte en 1675, por Goos; segunda parte en 1685, por Robijn) significó un importante paso adelante en el aspecto internacional; fue la primera guía de navegación que contenía *paskaarten* de la región atlántica, una guía que abarcaba el amplio mercado internacional. Roggeveen era cartógrafo en Middelburgo para las cámaras de Zelanda de la VOC y de la WIC, y con su *Burning fen* esperaba realizar una guía de navegación que asegurara su venta a los barcos de la WIC y de la VOC, así como a los barcos privados.

Koeman considera aceptable que Roggeveen utilizara mapas españoles y portugueses. Además, copió partes de la obra de Dirck Ruyters *Toorste,* de *Nieuwe Wereldt,* de De Laet, y de los roteiros de Hessel Gerritsz, lo cual se hizo a veces de forma poco analítica: en su descripción del mapa de Trinidad, Tobago, etc. copió un mapa de una parte de Tobago en la que aparecía el fuerte Nuevo Flesinga. Este mapa fue realizado según un dibujo de Gerritsz del año 1628 [11]. Algunos años más tarde, esta colonia zelandesa fue arrasada por los españoles.

En los últimos decenios del siglo XVII, parece ser que el segundo editor de la guía de navegación de Roggeveen, Robijn, no pudo resistir (1680) el golpe de competencia de Johannes van Keulen y su colaborador Claes Jansz Vooght. Van Keulen adquirió en 1680 una patente para una nueva guía de navegación: *Zee-Fakkel.* Con esta edición, Van Keulen se relacionó con la región de libre comercio creada en 1674. Con su *Zee-fakkel* lanzó al mercado una guía de navegación que abarcaba toda la región atlántica. En cierto sentido, llevó a cabo —con excepción de la región perteneciente a la VOC— el proyecto que Blaeu

[11] ARA, VEL X Roteiro de Gerritsz, folio 91. Éste es el ejemplar que utilizó Roggeveen; en la parte delantera se encuentra la marca de la Cámara de Middelburgo de la WIC.

anunció en 1608. Van Keulen publicó el *Zee-Fakkel* en versiones neerlandesa, francesa, italiana y española. La edición planificada en inglés no se realizó. Los tomos 4 y 5 de *Zee-Fakkel,* de la región atlántica no europea, aparecieron por primera vez en 1683/1684, antes de que Robijn completara la edición de *Burning fen.* En 1690, la obra de Van Keulen se distinguió en el sentido favorable de sus competidores neerlandeses y extranjeros. En la guía destaca el gran número de vistas costeras y de mapas intercalados entre el texto. El relieve de las costas queda reflejado mediante un fuerte sombreado. Las desembocaduras de los ríos figuran en los mapas a una escala muy ampliada, de forma que las líneas costeras tienen aspecto de sierra. El texto se limita exclusivamente a referencias importantes para la navegación a vela, evitándose las descripciones de los productos locales. En opinión de Kok, el planteamiento de la empresa de Van Keulen era comparable al de la empresa cartográfica de la VOC. Los patrones y pilotos que tocaban en Amsterdam entregaban sus recientes mapas de exploración de la región atlántica a Van Keulen sin instrucciones vinculantes y probablemente a cambio de una remuneración. A la vista de las ediciones conocidas, podemos aceptar que alrededor de 1700 un gran número de barcos, con excepción de los ingleses, tenían el *Zee-Fakkel* a bordo.

Además de mapas sueltos y grabados y de los mapas de la guía de navegación, Van Keulen confeccionaba mapas sueltos y dibujados, muchas veces a escala ampliada, de zonas de la costa, puertos y desembocaduras de los ríos. La mayor parte de estos mapas datan de la primera mitad del siglo XVIII. Los clientes podían pedir las copias a elección. Esta colección a gran escala de 600 mapas estaba basada en una gran cantidad de dibujos de Vingboons [12] (véanse también figs. 5 y 12). Por sus mapas impresos y dibujados, la empresa Van Keulen ocupó, entre 1690 y 1730, una posición superior en el terreno hidrográfico internacional. En el siglo XVIII la empresa Van Keulen ya no tuvo la competencia de

[12] Una primera investigación proporcionó, en comparación con la lista de mapas Vingboons de Wieder, las siguientes copias de Van Keulen en la Universiteitsbibliotheek de Leiden y ARA (KOLA y MCAL): 38 /UBL III-9-31, 40/MCAL 2996, 41/MCAL 3277, 44/MCAL 3555A, 46/MCAL 3357, 47/MCAL 3355, 50 y 51/III-8-25, 59/MCAL 2985, 101/III-9-1, 106/III-8-31, 113/III-9-14, 124/III-9-12, 127/III-9-10, 128/III-8-32, 157/KOLA 172, 158/KOLA 171, 159/MCAL 3516. En la subasta de los bienes de Van Keulen, en 1881, se vendieron dos encuadernaciones con mapas y dibujos de Vingboons.

los editores neerlandeses. Pero en el aspecto internacional la empresa no resistió la competencia extranjera; después de 1730 el número de traducciones a idiomas extranjeros del *Zee Fakkel* disminuyó considerablemente. Con la intervención de las autoridades de Inglaterra y Francia, se produjeron en estos países mejores cartas marinas, que se actualizaban con regularidad. Primero se perdió el mercado inglés. Alrededor de 1680, las ediciones de los neerlandeses fueron suplantadas en el mercado inglés. El hecho de que Van Keulen perdiera la batalla en el mercado inglés fue de gran trascendencia. Desde la segunda mitad del siglo xvi, Inglaterra había sido un importante mercado de consumo de las guías de navegación producidas en los Países Bajos. En la segunda mitad del siglo xviii, los patrones neerlandeses prefirieron, en ocasiones, por ejemplo, el atlas marino francés *La Neptune de L'Amérique Méridionale* (1775) o el inglés *Atlantic Neptune* (1777-1781).

En resumen, el comercio internacional neerlandés se desarrolló a gran escala a principios del siglo xvii por la accesibilidad de los mercados extranjeros. Esto mismo tenía validez para el mercado cartográfico; los editores neerlandeses editaron con éxito atlas y guías de navegación con textos en diferentes idiomas, y entre 1600 y 1700, desempeñaron un papel internacional prominente en el campo de la cartografía terrestre de América y África. En cuanto a la cartografía marina de la región atlántica, generaciones de editores neerlandeses dominaron el mercado desde 1625. Hasta mediados del siglo xviii, la casa Van Keulen mantuvo esta posición internacional. A partir de la segunda mitad del xvii, tropezaron cada vez más con los obstáculos de la política proteccionista de Inglaterra y Francia. En el siglo xviii, la producción de cartas marinas en estos países pasó a ser tarea de los servicios gubernamentales. Todo ello, junto con la expansión económica de los países mencionados, significó que, a mediados del xviii, el único editor de mapas marinos importante que quedaba en la República, la Casa Van Keulen, perdiera su mercado internacional.

Mapas y conocimientos: comercio, diplomacia y guerra

De los primeros años de la expansión neerlandesa en ultramar, tanto en el este como el oeste, se sabe que los neerlandeses se apoyaron en los conocimientos portugueses mediante compra o espionaje.

Por otra parte, de la región atlántica se han conservado mapas neerlandeses del siglo XVII que pueden considerarse como una traducción del conocimiento indígena, negro o indio. Estos mapas dan una idea de la forma en la que se reunía y ordenaba la información cartográfica, cuando no era posible una óptima exploración propia. Son mapas que pertenecen al terreno del espionaje, cuando se trataba de un territorio enemigo, concretamente el español, o al terreno definido por Baesjou como *relative topography* cuando se elaboraba información de segunda mano. En cuanto a estas últimas fuentes, podemos pensar en la información oral de la problación local negra o india. La confección de mapas con la ayuda de los informadores locales se produjo concretamente durante los primeros contactos, en los años en que los propios neerlandeses todavía no realizaban expediciones al interior. Por tanto, los mapas no sólo se confeccionaron en base a mediciones cartográficas especiales. Los cartógrafos estaban preparados para ello. De Gerritsz se conoce una carta de 1628 en la que reconoce que componía los mapas mediante una combinación de fuentes cartográficas y descripciones [13].

Los comerciantes dependían mucho de las tribus locales. Por motivos militares y comerciales, tenían que mantener buenas relaciones. Se utilizaban estas relaciones con las tribus de las zonas costeras para adquirir información sobre los productos comerciales del interior, la topografía y las otras tribus de la región. La literatura dedica relativamente poca atención a los exploradores neerlandeses, quienes pueden compararse con los paulistas brasileños o con los *coureurs du bois* franceses, como Samuel de Champlain. Los exploradores neerlandeses establecieron contactos con las tribus y con ello surgió una red comercial. Algunos aprendieron los lenguajes indios para promocionar el comercio y el conocimiento de la región en cuestión.

En los mapas dibujados e impresos de Nieuw Nederland, de los que suponemos que Gerritsz fue (co)redactor, observamos un interés destacado en la ubicación de las tribus indias. Un testimonio escaso de Gerritsz en una leyenda de un mapa de 1616 da idea de la manera concienzuda con la que intentaba combinar la información oral de los indios con la de los exploradores neerlandeses:

[13] Carta a Theodor Rodenburg, transcripción en K. Zandvliet, *De groote waereld in 't kleen geschildert...*, Alphen aan den Rijn, 1985, pp. 178-179.

> De lo que me han indicado Kleyntjen (un explorador neerlandés) y su compañero, sobre la situación de los ríos y de los pueblos que han encontrado en su expedición desde el Maquaas hacia el interior y por los nuevos ríos abajo hasta el Ogehage, mientras que sabemos que el enemigo del pueblo arriba mencionado se encuentra situado al norte, con los dos mapas al respecto dibujados parcialmente en limpio no puedo situarlo, y pensando que puedo aplicar estas indicaciones sobre uno de estos mapas, creo que los lugares de los pueblos de Sennecas, Gachoos, Capitanasses y Jottecas deben situarse bastante más al oeste del país [14].

Como ya hemos dicho, la diplomacia desempeñaba un papel importante; las relaciones amistosas o no amistosas de una tribu con los ingleses, españoles u otras tribus, determinaban si era interesante mantener relaciones comerciales con ella. El texto de un mapa de la Costa de Oro de 1629 describe las tribus con las que eran importantes los mencionados temas. La leyenda transcrita ocupa tres páginas [15]. En el propio mapa figuran cuarenta y tres tribus (fig. 5). Se relaciona el territorio poblado por una tribu con los territorios de otras tribus, no se pretende una precisión geométrica. En cada una de las cuarenta y tres tribus que figuran en el mapa, se indica en palabras, aparte de la leyenda, su significado económico o militar. El mapa temático de la Costa de Oro fue copiado por diversos cartógrafos en el siglo XVII y a principios del XVIII.

Este mapa encaja en una serie de mapas y descripciones reunidos casi todos por Hessel Gerritsz. También en éstos la topografía funciona como decorado para la información política y económica. En el roteiro de Gerritsz y en el *Nieuwe Wereldt* de Gerritsz y De Laet, se separa con frecuencia en el mapa la redacción topográfica de la información política y económica en el texto. No obstante, se pretendía coherencia. En el roteiro de 1629, Gerritsz da un informe del interrogatorio al que el director Kiliaen van Rensselaer sometió a algunos brasileños capturados, entre los cuales se encontraba un miembro de la tribu de los tiguars.

[14] La Haya, ARA VEL 519; en mi opinión se trata de una observación de una fecha posterior de Gerritsz.

[15] K.Y. Daaku y A. van Danzig, «Map of the regions of Gold coast in Guinea», carpeta 743 en la colección Leupen, La Haya, 25 de diciembre de 1629, en *Ghana notes and queries*, 9 (1967), pp. 14-15; K.Y. Daaku, *Trade and politics on the Gold Coast 1600-1700*, Oxford, 1970, pp. 182-184 y 198 ss.

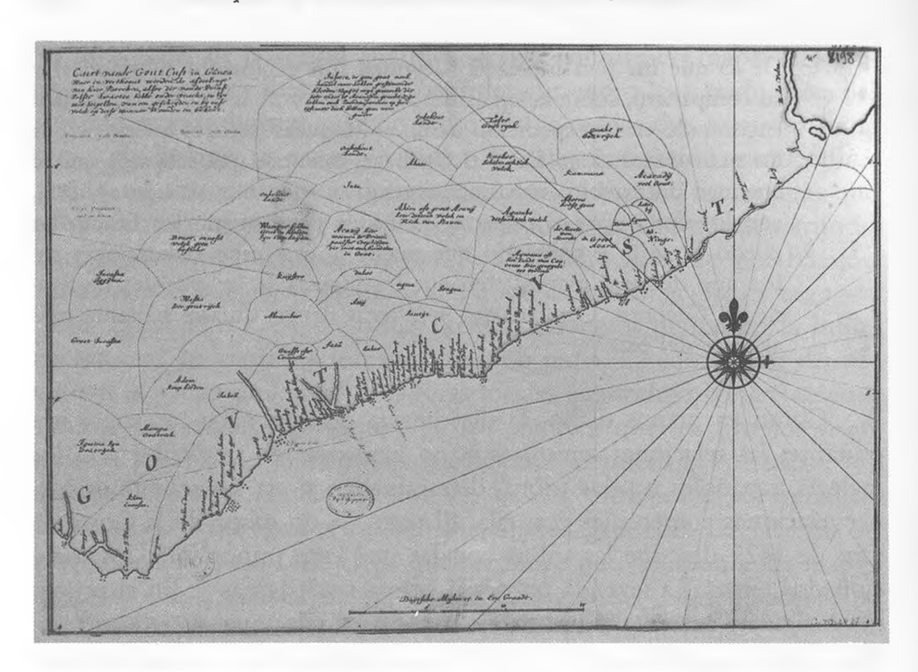


Fig. 5. Mapa de la Costa de Oro dibujado por Johannes Vingboons, *ca.* 1635-1665. París, Bibliothèque Nationale Ge.DD 2987 (8198B). Este mapa está basado en un original realizado en 1629 en el castillo Mouree en la Costa de Oro. El más antiguo ejemplar manuscrito que se conserva probablemente fue dirigido por Hessel Gerritsz y se encuentra en ARA (VEL 743). Siguiendo el ejemplo de Gerritsz, Vingboons hizo esta copia. Se realizaron grabados de las obras de Gerritsz y Vingboons. Van Keulen, 1683: «Pas-caert van de Goudcust in Guinea...»; D'Anville, 1729: «Carte particuliere de la partie principale de la Guinée...»

Estos tiguars eran amigos de los portugueses, mientras que sus enemigos eran los tapuyas; tal información era importante en el momento en el que estaba en plena preparación el ataque a Recife de 1630. Por este motivo, en la *paskaart* de la costa nororiental de Brasil que Hessel Gerritsz diseñó alrededor de 1630 figuran los territorios de los tiguars, los tapuyas y de otras tribus. En la *Brasylische paskaart* de Vingboons, 1637, esta información se amplió a más de veinte tribus indias. En efecto, después de 1630 los tapuyas resultaron ser aliados fieles. El conocimiento de los territorios a través de los contactos se convirtió en formas de espionaje y en el uso de violencia física. El miembro antes mencionado de la tribu tiguar fue secuestrado y llevado a Amsterdam. Lo mismo sucedió en 1614 a dos indios en Nieuw Nederland.

Para la información topográfica y económica general, el espionaje no era condición absoluta: este conocimiento estaba en su mayor parte disponible. Pero no era así en la planificación de las operaciones militares. En el oeste, la información cartográfica a gran escala tuvo importancia en cada operación militar. Durante los primeros decenios del siglo XVII, la expansión neerlandesa tenía como objetivo la ocupación de las regiones portuguesas y españolas. La actualización de la información cartográfica militar era importante porque el enemigo respondía a las actividades neerlandesas mediante la construcción de nuevas fortalezas.

Gracias a la imprenta, los datos militares eran, en parte, conocimiento común. Por ejemplo, Johannes de Laet, en su *Nieuwe Wereldt*, utilizó partes de la obra de Richard Hakluyt, concretamente el informe que el ingeniero italiano al servicio español Giovanni Battista Antonelli había escrito sobre las fortificaciones en la región caribeña. Los marineros y mercaderes neerlandeses conocían los puertos y fuertes españoles y portugueses. Si nunca habían estado en ellos, los conocían por las exploraciones desde el mar. Jan Huygen van Linschoten reunía información sobre el oeste y el este al servicio de los portugueses en India que publicó en su *Itinerario*. Otro neerlandés estuvo durante mucho tiempo al servicio portugués en Brasil. Cornelis Jansz van Haarlem vivió durante casi treinta años en Recife y fue suboficial de artillería al servicio del gobernador Albuquerque [16]. Quizás fuera el mismo Cornelis Jansz quien facilitó a la WIC la información sobre la artillería en Recife y Olinda, así como un plano con una leyenda detallada. El plano original se perdió; la leyenda, que se conserva, da una imagen clara de cómo se apuntaba la información militar relevante. De Olinda, todas las calles son indicadas con sus respectivos nombres. De cada calle, se describe el curso, las diferencias de nivel, el empedrado, el ancho y el largo. Estos últimos datos se daban en términos holandeses: de la Rua d'Alfondiga se dice que su longitud era una tercera parte de la Breestraat de Amsterdam; el valle en el lado terrestre de la ciudad tiene la misma anchura que la Nieuwmarkt [17]. Los mapas y vistas que los patrones o ingenieros confeccionaban en expediciones de espionaje es-

[16] ARA, Estados Generales 5752, Lias WIC, Carta de los representantes de los Estados Generales en la reunión de los Señores XIX en Middelburgo, 27 de septiembre de 1630.

[17] La Haya, Koninklijke bibliotheek Handschriften 75 E 72.



Fig. 6. Mapa dibujado a vista de pájaro de Cartagena de Indias, *ca.* 1630. La Haya, ARA VEL 535.

peciales, se reconocen como mapas de exploración. La base geométrica muchas veces es necesariamente defectuosa y la indicación de los objetivos y datos topográficos está encaminada a la acción militar. Si era necesario, o si no se disponía de tiempo ni de las posibilidades para una medición con cadenas, una medición angular o para recorrer una gran distancia, los ingenieros y topógrafos señalaban a los usuarios que la fiabilidad geométrica del mapa era escasa, mediante la observación de que la exploración en su totalidad o parcial se había hecho a ojo, es decir, mediante estimación. Una base geométrica defectuosa no daba necesariamente un mapa menos informativo. Esto puede ilustrarse con un ejemplo. De 1625 a 1635, cuando la WIC preparaba los ataques a las grandes bases de la región caribeña, se conoce un boceto a lapicero de Cartagena de Indias en Tierra Firme. El boceto está dibujado desde un punto elevado tierra adentro. El dibujante esbozó un horizonte y algunos barcos en la costa. No obstante, los neerlandeses planificaron atacar desde el mar. La persona que redactó el texto de este plano a vista de pájaro dio media vuelta al dibujo. Los dirigentes obtuvieron

de esta manera un «casi plano» de Cartagena de Indias provisto de la información marítima y militar relevante desde el mar. Es evidente que se perdonó el hecho de que los barcos y el horizonte estaban al revés (fig. 6). En el ejemplo de Cartagena de Indias vemos, además, que los dirigentes estaban al tanto de la construcción de las nuevas obras de los españoles. No se contentaron con el plano a vista de pájaro que el ingeniero italiano al servicio inglés Baptista Boazio había incluido en su obra editada en Leiden *The Famouse West Indian Voyage* (1588) sobre las expediciones de Francis Drake. El redactor del boceto a lapicero tomó de Boazio la indicación de la ruta por la cual el mismo Drake entró en el puerto de Cartagena de Indias.

Medición y trazado de fortificación, urbanización y agricultura

En la República, los ingenieros y topógrafos adquirieron mucha experiencia, antes y después de 1600, gracias a la guerra contra los españoles, la planificación de ciudades y de proyectos para ganar tierras al mar. Este conocimiento se estructuró en las carreras de la universidad de Leiden y de otras universidades y escuelas privadas, así como en la publicación de manuales en idioma neerlandés. La posición prominente de la República, a principios del siglo XVII, en los terrenos de la construcción de fortalezas y organización del suelo tuvo gran importancia para las actividades de ultramar. La WIC se benefició de la aplicación de los conocimientos en la República e incluso llegó a facilitar manuales a los expertos que salían fuera. Por las grandes diferencias circunstanciales, no se pudo aplicar, sin más, la situación práctica de la República en las regiones de ultramar. Los gobernadores, ingenieros y topógrafos buscaron soluciones adaptadas a la distinta topografía de ultramar y a la diferente situación económica y política.

Medición y cartografiado

Las mediciones para la confección de planos se realizaron prácticamente siempre con una unidad de medición fija, la verga renana (377,6 centímetros). Al igual que en el ejército de los Estados Generales, esta medida regional se convirtió en medida estándar en ultramar.

Los topógrafos medían las distancias directamente sobre el terreno con una cadena de topógrafo. Esta cadena de 5,5 vergas renanas (208 metros) se convirtió, en el transcurso del tiempo, en una medida de longitud estándar en el oeste, las medidas se anotaban en × cadenas.

Se utilizaba la cadena siempre que era necesario apuntar o proyectar con exactitud las medidas del terreno para la contabilidad del suelo o para la construcción de obras. En las mediciones donde la rapidez era más importante que la gran precisión, se medían las distancias andando y contando el número de pasos. No soló se aspiraba a la precisión en la proyección de superficies, también se medía el relieve con exactitud, tanto en tierra como en el mar, según puede comprobarse en las guías de navegación. La medición del relieve era importante para la colocación de la artillería y la planificación de obras de fortificación. Por este motivo, se realizó, tras la conquista de Olinda, una completa nivelación. Junto con el plano se envió una descripción a la República, en el que figuraban detalladamente todos los puntos estratégicos importantes con una exactitud de hasta treinta centímetros (1 pie) [18].

La construcción de fortalezas y de ciudades

Una característica común de las colonias neerlandesas en el este y oeste es la elección razonada de ubicarlas al lado de un río navegable o directamente en la costa. De esta forma, los barcos con armamento y provisiones podían llegar en todo momento a la colonia; en caso necesario se podía combinar la defensa por mar con la defensa terrestre. En el diseño de los asentamientos de ultramar se introdujo una modificación consecuente con respecto a la República. A saber, la costumbre de enlazar todos los asentamientos con una fortaleza (llamada castillo o ciudadela). Esta práctica de construcción en ultramar que otorgaba una importante función a la ciudadela fue inspirada por ejemplos del siglo XVI. Y el sistema fue aplicado por los ingenieros italianos que trabajaban al servicio de Habsburgo. Un famoso ejemplo es el de Amberes (1567). Esta conexión con la ciudadela y con las guarniciones estacionadas en ella ofrecía una mayor protección contra las rebeliones. En la República,

[18] ARA, Staten Generaal 5753I, Lias WIC, carta del 12 de febrero de 1631, adjunta a un plano, VEL 2159.

las ciudades imperaban en el terreno político y no era frecuente la conexión entre ciudad y ciudadela —el recurso defensivo de un gobierno domiciliado en otro lugar—. En ultramar, la situación era diferente. En el aspecto militar, los «Señores XIX» gobernaban las regiones vulnerables a las rebeliones o a los ataques de los enemigos europeos. Por otra parte, la fortificación de asentamientos enteros era costosa. La defensa contra los ataques de los indígenas o de los enemigos europeos resultaba más eficiente desde una ciudadela. No se concebía una rebelión de los habitantes de la propia colonia contra la WIC. Cabe pensar aquí en los grandes contingentes de esclavos y en la cuota de población muy reducida de los servidores de la WIC.

Cuando en una colonia se realizaban obras de defensa, se ponía el plano de la ciudadela parcialmente sobre el plano del asentamiento que era más grande, de forma que la ciudadela formaba parte de las obras de fortificación del asentamiento. De esta manera, la ciudadela podía defenderse contra los ataques de fuera, mediante las demás obras de fortificación y, al mismo tiempo, en caso necesario, podía defenderse por separado contra los atacantes desde el asentamiento [19]. Para poder abrir el fuego contra el asentamiento desde la ciudadela, se dejaba un espacio abierto entre el muro de la misma y las primeras casas. Este lugar era utilizado como mercado o como campo de ejercicios. La ciudadela constituía el centro del gobierno colonial y del aparato militar. Por este motivo estaba situada en el lugar más favorable para las conexiones. Con respecto a las actividades neerlandesas en ultramar, esto significaba una situación inmediatamente al lado del mar o de un río, en el lugar del asentamiento más cercano a la desembocadura del río.

Para los asentamientos en ultramar se eligió, en un principio, la combinación de una ciudadela con una ciudad *fortificada*. Son ejemplos de ello Nueva Amsterdam (1625), Willemstad (1634) y Mauritsstad/Recife (1630-1637). En el oriente, Batavia fue construida de esta forma. Este modo de construcción era costoso, debido a la gran longitud de las obras de fortificación. A causa de estos gastos tuvieron que hacerse concesiones en perjuicio de la fuerza de la ciudadela. Las ciudadelas de las ciudades mencionadas tienen una superficie relativamente pequeña.

[19] Este párrafo está basado en la obra del polaco Freitag que estudiaba en Leiden: A. Freitag, *Architectura militaris nova et aucta, oder newe vermehrte fortification...*, Leiden, 1630.

Las siguientes modificaciones generales en el diseño de asentamientos se deben a las confrontaciones militares con los ingleses, que adquirieron progresivamente más poder, y al recorte económico. Las fortalezas de la VOC en el cabo de Buena Esperanza (1652) y en Paramaribo (1667) no fueron provistas de obras de fortificación. En cambio, se decidió por amplias ciudadelas con cinco baluartes. En el oriente esta modificación en la política de defensa era más evidente. En aquella parte del mundo, se acortaba, en cada conquista a los portugueses –Malaca (1642), Colombo (1656), Jaffanapatnam (1658) y Couchin (1663)–, la longitud de las obras de fortificación, desplazando la defensa a la ciudadela.

La fundación de un asentamiento en ultramar siempre pasaba por algunas fases cartográficas. Una vez elegida la ubicación, se cartografiaba la situación local. Sobre el mapa del lugar se colocaba un modelo de una o más ciudadelas. Dependiendo de la ciudadela se proyectaba el modelo de asentamiento en el mapa. Todo ello conformaba un plano en el que figuraban las obras a realizar. Con la ayuda de una escuadra, una cadena de medición y palos con banderolas, se reproducía el plano en el terreno y, a continuación, se llevaban a cabo las obras. Durante y después de la construcción, se dibujaba un plano en el que como mínimo figuraba el alineamiento de las obras de construcción, así como las calles y los solares. De esta manera se realizó la construcción de Nueva Amsterdam en 1625. En el modelo del topógrafo/ingeniero Crijn Fredericksz que dirigía estas obras, la ciudadela, evidentemente, estaba situada al lado del río. Además, Fredericksz tenía la misión de realizar la construcción de la ciudad y la distribución del suelo de acuerdo con un modelo racional ideado en la República (fig. 7). Las medidas de la ciudadela, de las parcelas rectangulares para los solares de construcción y de los pastos, de las zanjas, de los caminos y granjas, figuraban en los dibujos y en las instrucciones adjuntas. Fredericksz sólo tuvo que desviarse del modelo en la topografía. Debido al gran número de detalles, sus instrucciones recuerdan a las que el rey de España decretaba para la construcción de las ciudades en América.

En principio, en todos los lugares se realizaban mapas a gran escala para el cómputo del suelo, el control sobre el cumplimiento de las prescripciones de construcción y la planificación de las obras. En Mauritsstad/Recife, se llevaba un libro de fortificaciones, y en 1638, el ingeniero Tobias Commersteyn realizó, junto con su ayudante, una nueva

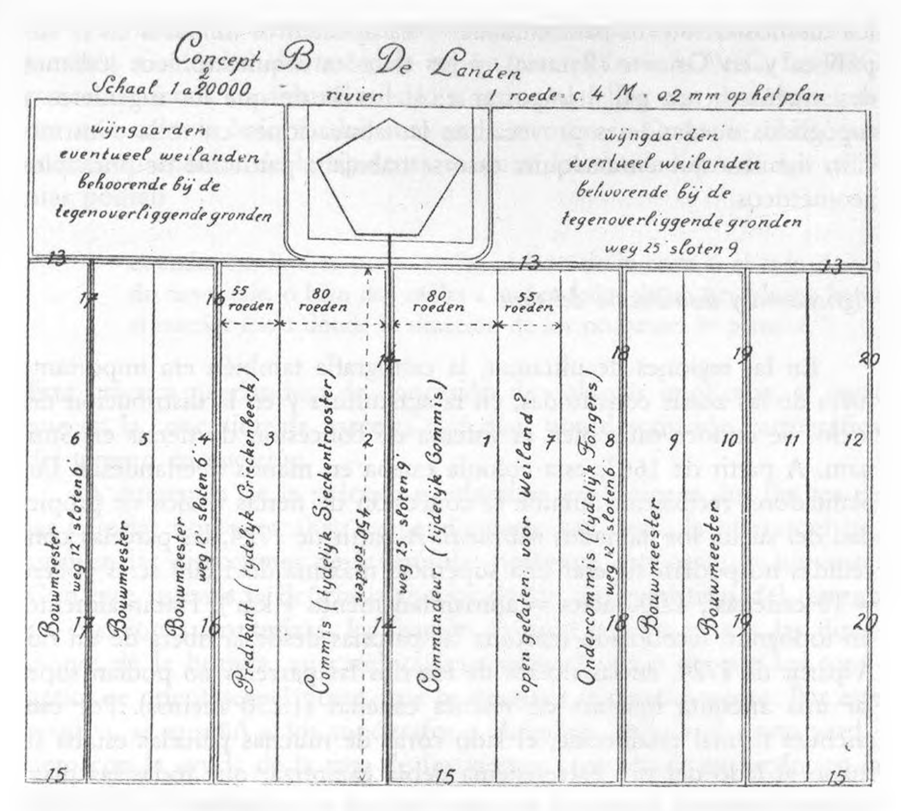


Fig. 7. Reconstrucción del mapa modelo que se entregó al topógrafo/ingeniero Crijn Fredericksz para la construcción de Nueva Amsterdam (Nueva York), 1625.

medición del plano con todos los solares para el cómputo del suelo. Esta segunda medición le sirvió a Cornelis Golyath cuando, alrededor de 1640, dibujó en el mismo lugar su mapa de Recife y Olinda. Lo mismo ocurrió en Nueva York, donde el topógrafo Jacques Cortelyou, en 1660, realizó uno de estos mapas después de que algunos habitantes se habían tomado la libertad de construir su casa fuera del alineamiento.

Concluyendo, podemos afirmar que las ciudadelas en el oeste, en cuanto a forma básica, apenas se diferenciaban de los modelos descritos en los diversos manuales. En la proyección de los asentamientos se tuvieron en cuenta, más que en el caso de las ciudadelas, las condiciones locales, aunque se mantuvo el ideal de un plano regular con calles y solares alineados. Las influencias de los ejemplos coloniales españoles,

los diseños de Stevin para ciudades y campamentos militares en la República y en Oriente (Batavia), y los tratados arquitectónicos italianos desempeñaron un papel importante; el hecho de que los ingenieros y topógrafos neerlandeses proyectaban las alineaciones en toda construcción significa que en cualquier caso se trabajaba partiendo de principios geométricos.

Agricultura y distribución del suelo

En las regiones de ultramar, la cartografía también era importante fuera de las zonas construidas, en la agricultura y en la distribución del suelo. Se conoce muy bien el sistema de concesión de tierras en Surinam. A partir de 1667, esta colonia estaba en manos neerlandesas. Los plantadores recibieron durante la concesión de tierras títulos de propiedad del suelo, los llamados *warrands.* A partir de 1724, las parcelas concedidas no podían superar una superficie máxima de 1.000 acres (1 acre = 10 cadenas^2, 1.000 acres = aproximadamente 4 km^2). Habitualmente, un topógrafo reconocido marcaba las parcelas desde la ribera de un río. A partir de 1724, en las riberas de los ríos las parcelas no podían superar una anchura máxima de sesenta cadenas (1.250 metros). Por esta anchura frontal establecida, el lado corto de muchas parcelas estaba situado al lado del río. Este sistema debía garantizar que todas las plantaciones tuvieran acceso al río para facilitar el transporte (compárense figuras 8 y 9). También la vivienda y los edificios industriales estaban construidos al lado del río. Los laterales paralelos con una longitud máxima de 160 cadenas (aproximadamente 3.325 metros) se marcaban con la ayuda de una brújula desde la ribera del río. En las esquinas de las parcelas, el topógrafo colocaba mojones de madera dura en los que se estampaba a fuego en ambos lados la marca de la plantación. Los límites de las parcelas se hacían visibles cavando bandas o zanjas en el terreno. Esta forma de parcelación, en la que las parcelas empezaban en la ribera del río, puede compararse con las roturaciones que se llevaron a cabo en las regiones bajas de los Países Bajos a partir del siglo XI. Aún en el siglo XVII, este método de roturación fue descrito por el letrado Hugo de Groot como la forma habitual de distribución del suelo. En la práctica occidental vemos que también, antes de 1724, se concedieron parcelas alargadas (véase fig. 8).

Tal forma de concesión no soló se aplicaba a las parcelas, sino también a colonias enteras en la región patentada de la WIC. La WIC concedió tierras en arrendamiento a todos aquellos que deseaban fundar una colonia bajo su dominio supremo. En la Carta de 1629, esta concesión aparece de la siguiente manera: los fundadores de las colonias podrán

> extender sus límites cuatro millas al lado de la costa o al lado de un río navegable, o bien dos millas a ambos lados de un río y luego hacia el interior hasta donde la situación de los ocupantes lo permita [20].

Esta práctica neerlandesa de concesión de colonias implicaba, al igual que en la concesión de parcelas agrícolas, una descripción cartográfica del terreno en cuestión.

A diferencia de la práctica neerlandesa en Surinam, los límites de las parcelas no se trazaban perpendicularmente desde la ribera del río, sino en las direcciones de la brújula: norte-sur, este-oeste, y sur-oeste. Con este sistema se dependía menos de las cartacterísticas del terreno en cuestiones fronterizas. La fijación de fronteras en base a las direcciones de la brújula, en cambio, implicaba el riesgo de que los topógrafos se orientasen al norte, que se desplaza magnéticamente. Por este motivo, se enseñó a los topógrafos a dirigir la brújula al norte verdadero con la ayuda de la rosa de los vientos, encastrada en piedra en la plaza de Paramaribo.

El registro y la transferencia de las tierras debía realizarse en la secretaría de la colonia. Los terrenos no cultivados quedaban reservados al gobierno. El gobierno ponía gratuitamente las tierras de la selva a disposición de los plantadores, a condición de que éstos las cultivasen. Las parcelas no eran propiedad absoluta del colono: el gobierno se reservó el derecho último. Esto significaba, entre otras cosas, que, cuando los plantadores no cultivaban la parcela a tiempo, ésta volvía a ser propiedad del gobierno.

Para poder administrar las tierras a conceder y las ya concedidas, los dirigentes de la colonia necesitaban un mapa de registro en el que

[20] Van Grol (1934-1942), II, p. 266., art. V; O. A. Rink, *Holland on the Hudson. An economic and social history of Dutch New York*, Cornell Univ. Press, Ithaca y Londres, 1986, pp. 94-116.

figuraban de forma generalizada las parcelas y los ríos. Además de estos motivos de seguridad jurídica, el mapa de registro era una base importante para la recaudación de exacciones agrarias. El mapa de registro se confeccionaba uniendo los mapas reducidos de las parcelas individuales y encajándolos en un plano topográfico en el que resaltaban, sobre todo, los ríos y las calas. En cuanto a características, son comparables con los mapas de los dominios y distritos que se hicieron en los Países Bajos a partir del siglo XVI. En dos mapas de registro antiguos, confeccionados alrededor de 1640 para dos colonias agrícolas neerlandesas, las plantaciones figuran con un símbolo. El mapa de Nieuw Nederland se dibujó poco después de 1639. El mapa del Brasil neerlandés (1:240.000) data del año 1639/1640 [21]. Algunos años más tarde se confeccionó un mapa más detallado de la colonia de Georg Marcgraf (fig. 11). La realización de estos mapas administrativos coloniales inspiró a los ingleses a seguir el ejemplo. Entre 1680 y 1685, se realizó por encargo de William Blathwayt, Secretary of the Lords of Trade and Plantations, un atlas con cuarenta y ocho mapas de las regiones coloniales inglesas en el hemisferio oeste.

La instrucción para el mapa del Brasil neerlandés de 1639 coincide con la que dieron los estados de Zelanda a Willem Mogge para su mapa de la colonia de Surinam de 1671. Partiendo de un mapa inglés, éste confeccionó, en primer lugar, un mapa compilado de Surinam, e inmediatamente después un segundo mapa que fue grabado en 1688 por el editor Frederick de Wit en Amsterdam (fig 8). En el mapa de De Wit, por primera vez, las parcelas están orientadas correctamente, disminuidas en la escala y representadas en las justas proporciones. En este mapa y en los posteriores puede verse que el sistema de parcelación descrito determina, a grandes rasgos, el paisaje cultural. Por otra parte, observamos que hay bastantes excepciones: por ejemplo, hay parcelas cuyo lado largo se encuentra a lo largo del río, o parcelas atravesadas por un río. El mapa de 1688 confirma que los topógrafos de ultramar utilizaron el sistema de concesión de tierras desarrollado en los Países Bajos en la Edad Media. Se enviaron topógrafos como Golyath y Mogge por sus conocimientos de la práctica neerlandesa. Se esperaba de ellos que apli-

[21] Mensaje del envío del mapa brasileño: ARA, OWIC 55 folio 16v. Los mapas de Vingboons han sido reproducidos en Wieder, Pl. 78 (Nieuw Nederland) y 45-49 (Brasil neerlandés), véase para la fecha también Zandvliet (1979), p. 504.

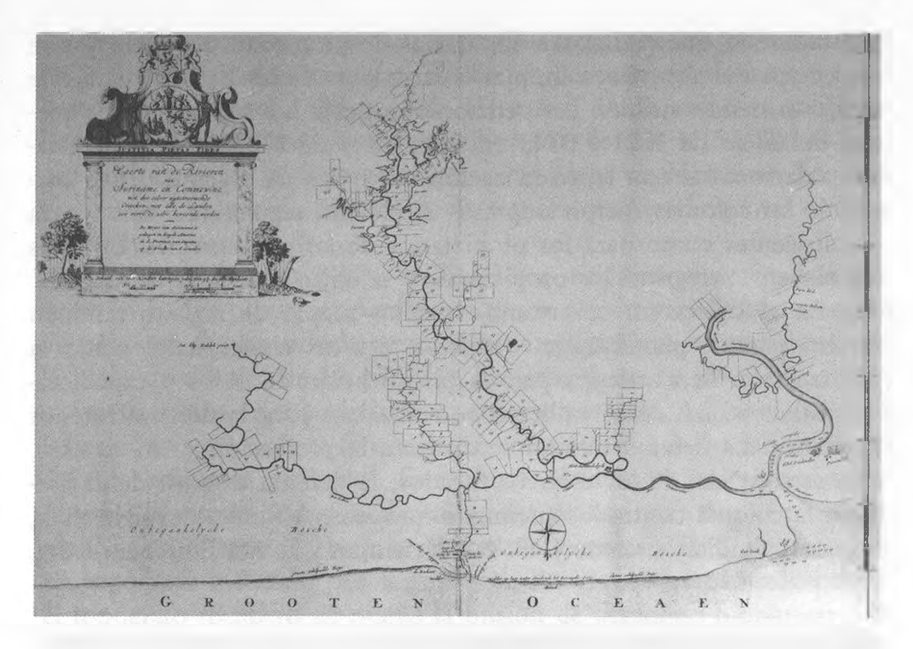


Fig. 8. Mapa de registro de la colonia de Surinam en 1688, grabado por el editor de Amsterdam Frederick de Wit. La Haya, ARA VEL 1670A.

casen este conocimiento sin legislación colonial explícita. La regulación, por ejemplo la de 1724, no era más que una adaptación más detallada a fin de obtener una clara legislación colonial.

El mapa de De Wit refleja una imagen del paisaje cultural en forma de espiga, que coincide con los paisajes culturales de las colonias francesas en el oeste, por ejemplo, a lo largo del Mississippi cerca de Nueva Orleans. En la roturación de Surinam —y de las demás colonias neerlandesas de la costa septentrional de América del Sur— se tuvieron en cuenta, hasta cierto punto, las condiciones locales; los ríos servían de frontera para las parcelas y como «red de carreteras». Además, la creación y la ubicación de una plantación dependían mucho del deseo del plantador individual. A pesar de todo, podemos calificar la parcelación de Surinam de racional, sometida a reglas y realizada por un topógrafo.

En Surinam, Esequibo, Demerara y Berbice se actualizaban con regularidad los mapas de registro. A veces había que exhortar a los

plantadores a que registrasen sus títulos de propiedad del suelo y que respetasen y mantuviesen limpias las fronteras de las parcelas para que siguieran siendo visibles. Las peticiones respecto a los títulos de propiedad del suelo de 1671 y 1743 en Surinam y de 1733 en Berbice estaban relacionadas con la actualización del mapa de registro. Estos mapas de las colonias fueron impresos con cierta regularidad: tanto para los dirigentes como para los propietarios de las plantaciones. En ellos figuran en un registro los propietarios y la ubicación de la plantación.

En el siglo XVIII observamos que los mapas de registro también servían para la planificación de obras técnicas civiles, tales como la construcción de canales, y para la planificación de obras y expediciones militares. Las obras militares se realizaban para la defensa interior y exterior. La defensa interior se dirigía a la protección y, en su caso, a la persecución de los esclavos fugados; la defensa exterior debía asegurar la colonia contra los enemigos europeos. A finales del siglo XVIII, ingenieros militares, como J. C. van Heneman y F. van Bouchenroeder,

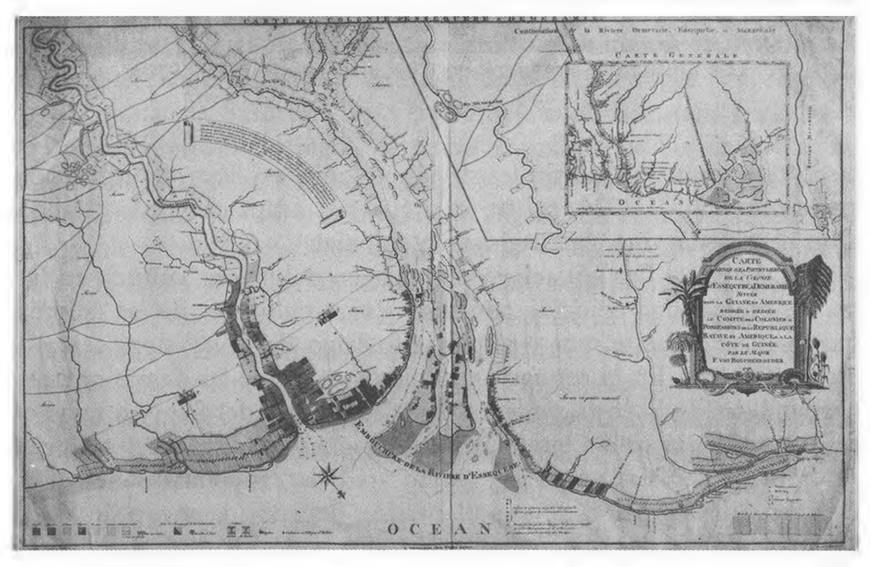


Fig. 9. Mapa de registro de Esequibo y Demerara, de F. von Bouchenroeder, 1798. La Haya, ARA VEL 1490A. Se representan las parcelas a lo largo de la costa y de los ríos. Además, Bouchenroeder dibuja dos proyectos de canales (líneas A,B,C,D, E,F) para el tráfico y como líneas de defensa contra los cimarrones. En algunos puntos de estos canales (x y z) proyecta puestos militares.

realizaron mapas a gran escala de la Guayana, que no tuvieron igual en la República, el oriente y en las demás colonias de plantación en el oeste (fig. 9). Entre 1789 y 1803, Heneman confeccionó su mapa de Surinam, que consta de ciento veinte páginas (escala 1:15.000). Al igual que los mapas de registro anteriores, este mapa de Heneman adquirió un lugar en la sala de reuniones, de manera que los dirigentes siempre lo tenían a mano.

En los siglos XVI y XVII, la República modificó el sistema de parcelación en los proyectos para ganar tierras al mar y en la construcción de pólderes. Se adquirió la costumbre de realizar una matriz, creada en la mesa de dibujo, de las parcelas, caminos y zanjas, en forma de un proyecto corto: en esta división apenas se tenía en cuenta el curso de las calas existentes. Esta forma de organización del suelo fue calificada de renacentista o racional [22]. Este último término es un tanto desafortunado; las roturaciones medievales y las de Surinam también eran racionales en el sentido en que estaban planificadas y bajo el control de un topógrafo instruido por el gobierno. En los proyectos renacentistas, el topógrafo recuperó de nuevo la misión de ingeniero hidráulico y de distribuidor del suelo. Las aplicaciones neerlandesas del siglo XVII de estas parcelaciones renacentistas más allá de las fronteras de la nación las encontramos, tanto en la construcción de ciudades como en la organización del suelo, en Italia, Inglaterra, Francia y en la región báltica.

Para la distribución del suelo de Nieuw Nederland, Fredericksz partió de un plano renacentista a realizar en un plazo corto. En 1648 se inició un proyecto similar para la parcelación y la concesión de tierras en la isla brasileña de Itamaraca. La isla fue cartografiada detalladamente. A continuación el topógrafo la dividió en cuarenta y siete parcelas, partiendo de un camino que seguía el eje de la isla. Al trazar las fronteras no se tuvieron en cuenta las calas, los caminos y las casas existentes. Todas las parcelas recibieron una anchura frontal de cien vergas (fig. 10). La forma de parcelación y la idea de conceder las tierras de una sola vez coincide con la práctica utilizada en las desecaciones holandesas. A diferencia del uso holandés, las parcelas fueron arrendadas y no vendidas. La organización del suelo renacentista tuvo

[22] C. Baars, «Oorspronkelijke verkaveling en grootte van de bezittingen in enige polders in Noord-Holland», en *Landbouwkundig Tijdschrift*, 93 (1981), pp. 193-201. J.T.P. Bijhouwer, *Het Nederlandse landschap* (Amsterdam/ Amberes, Kosmos, 1971) pp. 107-126.

como objetivo una distribución de parcelas eficaz y justa, que ofreciera buenas posibilidades de solución basadas en el mapa de parcelas, en las posibles cuestiones de lindes.

Los modelos de parcelación que los topógrafos aplicaron al paisaje de los Países Bajos antes de 1800, con la ayuda de mapas o sin ellos, todavía pueden encontrarse, en parte, en el mapa y en el paisaje. En la región cuya patente pertenecía a la WIC, se conservaron los modelos de parcelación del siglo XVII en las antiguas colonias de plantación de la costa septentrional de América del Sur. En Itamaraca se borró el modelo de parcelación tras la conquista por los portugueses. En otros lugares, el modelo de parcelación no salió de la mesa de dibujo; éste fue el caso de Nueva York.

El modelo para Nueva York, que Crijn Fredericksz se llevó, estaba basado en la suposición de que se podía construir un paisaje cultural en forma de un proyecto. La ampliación de las áreas agrícolas en base a este modelo, así como las cartografías correspondientes, podían realizarse sin demasiados esfuerzos en el aspecto geométrico. En su primer planteamiento, Fredericksz respetó, en la medida de lo posible, el modelo que se había llevado, salvo cuando la condición topográfica requería otra solución. En Nieuw Nederland ocurrió lo mismo que en

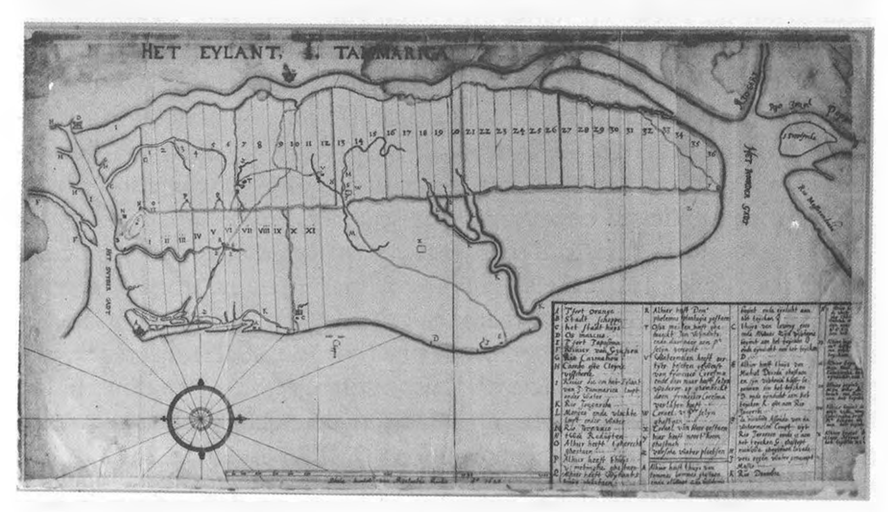


Fig. 10. Mapa de parcelas de Itamarca para la concesión de tierras agrícolas, 1648. La Haya, ARA VEL 707.

el cabo de Buena Esperanza. En ambos lugares, las tierras no tenían la misma fertilidad y accesibilidad que las zonas costeras de los Países Bajos y Surinam. Por lo tanto, los granjeros colonos no se amoldaron al paisaje holandés prescrito por el topógrafo y el gobierno. Preferían buscar ellos mismos una tierra fértil. Y así sucedió. Quince años después de que Crijn Fredericksz llegara a Nieuw Nederland, se confeccionó, en 1639, el mapa arriba mencionado de la colonia holandesa de Manhattan y Long Island. En este mapa se ve que las granjas están dispersadas. Es arriesgada la conclusión de que el gobierno de Nieuw Nederland ejerciera menos influencia sobre los colonos que en otros lugares; es más probable que el paisaje influía de tal forma en la organización del suelo, que ni los colonos ni los gobernadores consideraron que los modelos como tal eran apropiados. El ideal tuvo que ceder ante la realidad. Por otra parte, esta realidad se encontraba en ultramar y era diferente a la de la República en el sentido en que había gran disponibilidad de tierras. Los colonos obtuvieron así su espacio, tanto en el sentido figurado como en el literal.

No obstante, en algunas regiones del oeste, los topógrafos definieron el modelo de parcelación. Además, puede decirse que la creación de colonias y la distribución y concesión de parcelas ocurría en base a una medición y a un cartografiado previo o simultáneo. Desde el principio, los topógrafos ocuparon una posición prominente, a diferencia de la situación en las colonias inglesas de las que leemos en el caso de Barbados:

> the property boundaries were not well defined, as might be expected in an area where settlement preceded survey, and only after the first twenty years... were the records put in some sort of order [23].

Los mapas y el descubrimiento del interior

En ocasiones se equiparon las expediciones de los exploradores al interior como viajes de descubrimiento. El objetivo de estos viajes era

[23] F.C. Innes, «The pre-sugar era of European settlement in Barbados», en *Journal of Caribbean History*, 1 (1970), pp. 1-23, cita p. 13. Compárese C.T. Gehring, *New York Historical manuscripts. Dutch. Land papers*, Genealogical publishing company, Baltimore, 1980.

muchas veces el oro y la plata. En estas expediciones participaban personas con formación cartográfica. Los neerlandeses no se dejaron llevar por los hermosos cuentos sobre Eldorado —señalado prominentemente en los mapas de los atlas neerlandeses de Hondius, Blaeu y otros— aunque no estuvieron del todo libres de esta fiebre. Hasta en el siglo XVIII se realizan expediciones al interior de Surinam, Berbice y Esequibo en busca de oro y plata, y en las instrucciones aparecen los nombres del siglo XVI de Eldorado y el lago de Parima. Es muy difícil distinguir los resultados cartográficos de muchas de estas expediciones por falta de fuentes, aunque puede aceptarse que el conocimiento de los exploradores, en su conjunto, era más detallado que el que los mapas conservados hacen suponer a primera vista. Los exploradores neerlandeses se adentraron mucho menos en el interior que los «paulistas». Por tanto, bastará la enumeración de algunos ejemplos.

Tras la conquista de Brasil, se equiparon varios viajes en busca de minas. Ya en el *roteiro* de Hessel Gerritsz se mencionan las minas de oro de Paraiba y Siara en Brasil. El gobernador Elias Herckmans viajó al interior de Paraiba en compañía de decenas de tapuyas. La ruta de su expedición figura en el mapa de Marcgraf del Brasil neerlandés. Georg Marcgraf en persona participó en una expedición a lo largo del río San Francisco. El objetivo de esta expedición era investigar si se podía llegar a la zona occidental de América del Sur, y encontrar una «puerta trasera» a las minas de plata del Potosí. Christoffel Arzichewski, militar polaco al servicio de la WIC, estaba convencido de que existía esta ruta por tierra. En 1649, se apoderaron de Siara a causa de la mina de oro que Gerritsz ya había mencionado. El gobernador Beck buscó minas en el interior. En 1650, el ingeniero Pieter van Strucht participó en una expedición a una mina de plata en el *hinterland* de Río Grande [24].

Pero ninguna de estas expediciones tuvo un resultado favorable. En Surinam, los neerlandeses buscaron oro en el interior desde finales del siglo XVII. Sabían que allí había oro por los indios que venían a venderlo regularmente a la zona costera, aunque hasta el siglo XIX las exploraciones de los neerlandeses no produjeron oro.

[24] Journaal Beck: *Revista do Instituto de Ceara*, XVII, p. 325 y ss.; Journaal Van Strucht: ARA, Aanw. 1 afd. 1906 XL-2.

Los mapas en los que se señalaron los tesoros fueron y siguen siendo del dominio de la fantasía, el espionaje y la aventura. En el siglo XVII hubo varios aventureros que ofrecieron sus servicios como diplomáticos, espías, ingenieros y artistas en las diferentes cortes. Rubens es el ejemplo más conocido. Su contemporáneo y conocido Balthasar Gerbier fue su imagen reflejada. Este hombre que nació en Middelburgo —llamado según un familiar suyo Balthasar de Moucheron, armador de grandes y diversas expediciones comerciales en ultramar— ofreció sus servicios en la República, Inglaterra, Francia y España. Los cambios en su lealtad quedan reflejados en sus mapas e ideas que se conservan. Tras sus intentos en diversas cortes, logró interesar a un grupo de mercaderes zelandeses en una expedición a una mina de oro en Guayana. Tuvo conocimiento de la existencia de esta mina, según sus propias palabras, durante una visita a España. Las dos expediciones zelandesas de 1655 y 1659 a Guayana fracasaron; Gerbier casi perdió la vida cuando los colonos se sublevaron contra él. Uno de los sublevados era Otto Keye [25].

Gerbier también se apoderó de un mapa del río Gambia e intentó venderlo en Inglaterra. En uno de los mapas conservados se narra una leyenda, que en parte estaba redactada en escritura secreta, acerca de las posibildiades comerciales a lo largo de este río y de los yacimientos de oro [26]. Tampoco los archivos neerlandeses de la WIC estaban a salvo de Gerbier. En Amsterdam copió el mapa de Siara, cuyo original se encuentra todavía en el Algemeen Rijksarchief, y en el que queda reflejada la ruta de la expedición de Beck de 1649 arriba mencionada. Después de haber seguido al rey de Inglaterra Carlos II cuando éste, tras su restauración en 1662, se fue de la República, vio una oportunidad para sacar dinero de esta información. Envió una copia del mapa al rey y otra a Lord Chancellor [27]. En la carta adjunta señaló que los indios de Siara podían indicar el camino a Manua o a Eldorado si fuera ne-

[25] M.G. de Boer, «Een Nederlandsche goudzoeker», en *Tijdschrift voor geschiedenis, land- en volkenkunde*, 18 (1903), pp. 1-18. Keye obtuvo alguna fama a través de su panfleto para la contratación de colonos *Het ware onderscheyt tusschen koude en warme landen...* (1659), en el que describía favorablemente las posibilidades agrícolas en Guayana en comparación con Nieuw Nederland.

[26] Ejemplares del mapa de Gerbier: British Library King's Collection CXVII 96,97 y 98 (Maplibrary) y Add. Mss. 16.371H (Department of Western mss).

[27] Mapa de Siara : ARA VEL 2156 (archivo WIC) y Oxford, Bodleian Library Clarendon mss. 92 folio 177-80.

cesario. El producto de la mina lo estimó en 632.000 libras esterlinas al año, una información que según sus propias palabras podía ser comprobada fácilmente por Johan Maurits que residía en la corte. Los ingleses no mostraron ningún interés.

El secreto de los datos cartográficos era menos frecuente en la República que en España o Portugal. Muchos de los conocimientos adquiridos por los neerlandeses se vendían en el mercado libre en forma de atlas, mapas y descripciones de paisajes. También estaban en venta los mapas dibujados de Vingboons. Pese a ello, el ejemplo de Berbier muestra que el conocimiento cartográfico neerlandés tenía en ocasiones carácter exclusivo. Gerbier era un espía. El conocimiento exclusivo también salía del país de otra manera. Los mercaderes y patrones neerlandeses participaron en empresas extranjeras en ultramar con su capital y conocimiento. Basta con mencionar a Samuel Blommaert, que colaboraba con los suecos, o a la familia Courten, que tenía actividades al mismo tiempo en la República y en Inglaterra.

Mapas e historia natural

Las compañías neerlandesas tuvieron apego a la investigación histórica natural aunque, en opinión de Heniger, no realizaron una exploración sistemática como los británicos y los franceses. A pesar de ello, la obra revolucionaria de Carl Linnaeus estaba basada, en gran parte, en la investigación botánica neerlandesa que los aficionados y coleccionistas llevaron a cabo en las regiones patentadas de la WIC y de la VOC [28].

La información cartográfica no solamente estaba al servicio de la historia natural, sino que también era útil para la política y la historia. En la región atlántica se reunió de forma interesante un abanico de motivos durante el gobierno de Johan Maurits «el brasileño» (1637-1644). Tanto los artistas como los eruditos de la corte de Johan Maurits dieron forma al Brasil neerlandés. Entre ellos se encontraba Georg Marcgraf (1610-1643). Marcgraf se dedicó a la observación astronómica

[28] J. Heniger, «Dutch contributions to the study of exotic natural history in the seventeenth and eighteenth centuries», en W. Eisler y B. Smith, *Terra Australis. The furthest shore*, Sydney, 1988, pp. 50-66.

desde el primer observatorio del Nuevo Mundo, examinó la flora y fauna y realizó un mapa a gran escala (1:400.000) del Brasil neerlandés (fig. 11). En este mapa, el interior del país está representado mediante ilustraciones montadas en bandas, según los diseños de Marcgraf, Frans Post y Albert Eckhout. Son imágenes de plantas y animales típicos, de escenas que tipifican las costumbres de la población indígena, de las actividades económicas de los indios y los neerlandeses y de la salida de la expedición de Elias Herckmans con los tapuyas al interior de Paraíba. Este último dibujo puede considerarse como la constancia de un acontecimiento que en la historiografía está calificado de importante. Lo mismo puede decirse de la ilustración de la costa sobre la batalla que se rindió en 1640 con la flota portuguesa mandada por Oviedo. Es posible que esta batalla fuese ilustrada por el pintor marino Abraham Willaerts, que en aquel momento se encontraba en Brasil.

El mapa de Marcgraf puede considerarse como el mapa idóneo para la historiografía, un mapa ideal para el príncipe humanista Johan Maurits. El monumental mapa mural del Brasil neerlandés fue grabado entre 1644 y 1647 en la empresa de Joan Blaeu; contiene una introducción en francés, neerlandés y latín. Con esta obra se relacionan

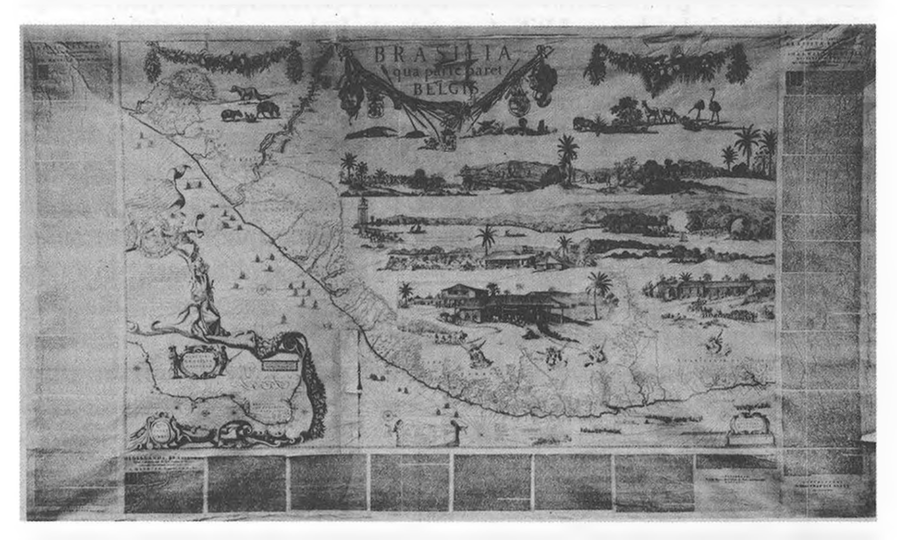


Fig. 11. Mapa mural del Brasil neerlandés, editado por Joan Blaeu y basado en el mapa de Georg Marcgraf de 1643, 101 x 160 cm. Darmstadt, Hessische Landes- und Hochschulbibliothek.

cuatro ediciones en el terreno histórico, histórico (literario) y geográfico: *Historia Naturalis Brasilae* (1648), una edición dirigida por Johannes de Laet, basada en la investigación de Marcgraf y otros; la obra histórica *Rerum in Brasilia gestarum historia* (1647) de Caspar Barlaeus; una oda épica sobre el gobierno de Johan Maurits —y de sus predecesores famosos—, *Mauritias* (1647) de Franciscus Plante, y la parte de «América» del *Atlas Major* de Joan Blaeu. La obra histórica de Barlaeus y el atlas de Blaeu recogen íntegramente este mapa.

Por las ilustraciones montadas en bandas, puede considerarse éste como un mapa narrativo que, en cuanto a forma, conecta con la pintura y la literatura neerlandesa de aquella época. No obstante, la base geométrica y la utilización de símbolos que se explican en la leyenda ponen de manifiesto que las funciones mencionadas eran, por así decirlo, una continuación de una función primaria: la ordenación claramente dispuesta de la información económica y militar relevante para los dirigentes de la colonia. El mapa de Marcgraf es una versión más detallada del mapa de 1640 ya mencionado. Por tanto, la cartografía de Brasil —a diferencia de las obras de los pintores Post y Eckhout— no era una iniciativa personal de Johan Maurits. Mediante dieciocho símbolos, Marcgraf ofrece información en abundancia, sin que el mapa quede demasiado denso. Utilizó cuatro símbolos para los diferentes tipos de molinos de azúcar; dos símbolos diferentes distinguían los pueblos de los indios «normales» y de los tapuyas, una diferencia importante desde el punto de vista militar y diplomático. Como ya hemos visto, estos últimos eran aliados de los neerlandeses.

El mapa de Marcgraf era, en primer lugar, un mapa para la administración; en segundo lugar, un mapa geográfico que también resultaba útil para los estudios históricos naturales; en tercer lugar, un mapa narrativo en el sentido literario o artístico, y en cuarto lugar, una carta marina. Aunque en el mapa de Marcgraf no se mencionan las cifras de sondeo, ni tampoco se dibujaron las desembocaduras de los ríos a un tamaño mayor, los bancos y arrecifes están indicados con precisión. El mapa de Marcgraf podía servir de ejemplo para los mapas especializados en las guías de navegación de Roggeveen y Van Keulen.

La descripción y el mapa impresos de Nieuw Nederland están inspirados directamente en los mapas y libros relacionados con el período de gobierno de Johan Maurits en el Brasil neerlandés. Esta descripción fue redactada en 1649 por Adriaen van der Donck, y presentada, junto

con un mapa, a los Estados Generales. El mapa y la descripción aparecieron por primera vez impresos en los años 1650 y 1655, respectivamente. La combinación de los detalles pintorescos— animales indígenas, pueblos indios— con los datos geográficos y marítimos del mapa de Van der Donck coinciden con el mapa de Marcgraf. Por otra parte, no se utilizan símbolos explicativos. Quizás esta coincidencia entre los dos mapas se deba a los contactos que ambos tuvieron en Leiden. Marcgraf conoció muy bien a De Laet en su período de Leiden. En cierto modo, sus actividades en Brasil estaban bajo el control de De Laet. Lo mismo puede haber ocurrido con Van der Donck en Nieuw Nederland, el cual probablemente conoció a De Laet en 1640 ó 1641, cuando estudiaba derecho en Leiden.

Desde la perspectiva de De Laet, podemos considerar las descripciones de Marcgraf y de Van der Donck como fascículos lujosos de su obra *Nieuwe Wereldt* y de la serie dirigida por él, sobre las descripciones panorámicas que aparecieron entre 1624 y 1640, *Respublicae Elzeviranae.*

Con todo, el director y científico Johannes de Laet desempeñó un típico e importante papel en el terreno cartográfico. Se dedicaba —en un principio, en colaboración con Hessel Gerritsz— a la compilación de las fuentes disponibles, principalmente extranjeras, y las completaba con las exploraciones y descripciones de los neerlandeses que él dirigía. Además de Samuel Blommart, fue la fuerza propulsora con la descripción y la cartografía sistemáticas de las regiones de la WIC a partir de 1625. Finalmente, De Laet se hizo cargo de que las descripciones y mapas no se quedaran en los archivos sino que fueran publicados. En resumen, los comerciantes y políticos neerlandeses consideraban que estos mapas y dibujos tenían una importancia fundamental para el éxito de la expansión en ultramar. La cartografía iba paralela o incluso precedía al comercio y a la ocupación. Los cartógrafos neerlandeses que trabajaban para el mercado libre se beneficiaron en gran medida de la información que entraba de ultramar; la monopolización del comercio y la cartografía por parte de WIC en los tres decenios siguientes a 1621 no condujo al secreto duradero o absoluto.

Los mapas y descripciones de Clusius, De Laet y Marcgraf, probablemente contribuyeron a la redacción de instrucciones más perfeccionadas en el campo histórico natural y en el de la investigación geográfica correspondiente. En 1666 y 1667, se publicaron las indicaciones «General Heads for Natural History of a Country» en *Philosophical*

Transactions, de la Royal Society en Londres [29]. Los empleados de la VOC recibieron, en 1670, una instrucción detallada para realizar mapas y descripciones de las regiones pertenecientes a esta compañía. En cada descripción, un capítulo debía ser dedicado a la historia natural.

Los mapas y el arte del dibujo. Historia y propaganda

Los artistas neerlandeses ya gozaban de fama internacional gracias a su habilidad en la expresión de la historia contemporánea: ocupaciones y batallas navales. Entre estos artistas podemos mencionar a Cornelis Anthonisz de Amsterdam, quien, por encargo de Carlos V en 1541, pintó la ocupación de Argel, y al flamenco Paulus Bril, quien, por encargo del papa Gregorio XIII en la segunda mitad del siglo XVI, trabajó en panoramas terrestres y marítimos y en batallas navales para la Galleria della Carte Geografiche del Vaticano.

En su *Schilder-boeck* de 1604, Carel van Mander de Haarlem trató las obras de los pintores neerlandeses y dedicó mucha atención a su conciudadano Hendrick Vroom (1566-1640). Señala que Vroom era un importante pintor innovador por sus cuadros sobre la historia contemporánea, que estaban realizados con una precisión documental. El pintor logró esta precisión gracias a los acontecimientos representados a vista de pájaro, desde una perspectiva elevada e imaginaria.

En el siglo XVI y en los primeros decenios del siglo XVII, no se puede hablar de una clara diferencia entre mapas y pinturas tanto en el aspecto técnico como en el funcional. Tal es el caso de los «retratos» topográficos (por ejemplo, planos de ciudades a vista de pájaro) y de la historia contemporánea en un contexto topográfico. En la República había un interés explícito por este tipo de obras. Los artistas-cartógrafos realizaron mapas, vistas de pájaro y panoramas de distritos, fincas, ciudades, edificios y de batallas terrestres y navales. Los adinerados y los colegios dieron forma a su posición en el mundo y en la historia decorando sus salas con esculturas, pinturas y mapas. En general, observamos que, en cuanto a cartografía, esto encuentra expresión en los mapas murales de los continentes y del mundo. Los gobernadores

[29] M.T. Hodgen, *Early Anthropology in the Sixteenth and Seventeenth Centuries*, Filadelfia, 1964, 188-189.

Maurits y Frederick Hendrik —así como Johan Maurits «el brasileño»— mostraron de esta forma su interés universal con tendencia humanista. Otros mapas y pinturas tuvieron una relación directa con el papel específico del gobernador. Su papel en el gobierno de la República y concretamente su función de estratega y almirante en la región atlántica neerlandesa con las regiones y fortificaciones quedan reflejados en las decoraciones mediante mapas y pinturas.

Por tanto, los mapas, por ejemplo de las Indias Occidentales, cumplían diferentes funciones. Los mapas y vistas servían de fuente de conocimiento y de instrumento para la administración y al mismo tiempo tenían una función ilustrativa y mostraban el ámbito de poder de los gobernadores. El contexto geográfico e histórico de las actividades de los gobernadores desempeña un papel central; a dicho contexto se dio forma y contenido.

El gobernador disponía, para su trabajo, de un salón de mapas especial. En los siglos XVII y XVIII estas salas estaban administradas con frecuencia por un funcionario con cualificación de topógrafo/ingeniero. En los salones de mapas del príncipe Maurits en la Residencia del Gobernador del Binnenhof * y en otras salas, se encontraban tres mapas murales del pintor de mapas de Edam, Evert Gijsbertsz, que datan de antes de 1596 y que en su conjunto representan América, África y Asia (fig. 1). La presencia de estos mapas anteriores a 1596 en la Casa de Orange confirma que éstos estaban desde el principio comprometidos con la expansión neerlandesa en ultramar. Además de los mapas sueltos, el salón de mapas de los Orange contenía diversos libros de ciudades, atlas y guías de navegación.

No deja de sorprender la decoración del gran salón del palacio Noordeinde, que fue realizada por Frederik Hendrik [30]. Alrededor de 1630, los cuadros de este salón, en los cuales se destacaban los acontecimientos y las posesiones en Oriente y Occidente, dieron expresión a la posición internacional que el gobernador había adquirido reciente-

* Un castillo que el duque de Holanda, Guillermo II, mandó construir alrededor de 1250. (*N. del T.*)

[30] Lo que sigue es una reconstrucción basada en Wieder; S.W.A. Drossaers y Th. Lunsingh Scheurleer, *Inventarissen van de inboedels in de verblijven van de Oranjes* (Rijks Geschiedkundige Publicatiën 147, La Haya, 1974), primer tomo, 1567-1712, pp. 202, 530 y 537; las colecciones de acuarelas en las coleccions Vingboons, Van der Hem, Van Keulen.

mente. Sin duda, la decoración de este salón también tenía como objetivo mostrar el poder a los visitantes nacionales y extranjeros del palacio. Estos visitantes podían admirar en el gran salón trece planos y panorámicas pintados y enmarcados, por ejemplo, de México (una vista de pájaro y un plano), Santa Marta (en Colombia), Veracruz, Acapulco, San Salvador y de Bahía de Traiçao en Brasil, el fuerte Nassau en Guinea, el Castillo de San Felipe (probablemente en Colombia) (fig. 12). Los planos y vistas americanos y africanos se encontraban en medio de un retrato de Piet Heyn, en homenaje a su conquista de la flota de la plata española en 1628, y de una obra del pintor marino Cornelis Claesz Van Wieringen (1580-1633), un estudio para un cuadro de la batalla de Gibraltar encargado por el Almirantazgo en 1622.

Excepcional es la presencia de una imagen de la Bahía de Traiçao. No se conserva ninguna representación de esta bahía que date de este período. En 1630, la imagen de la bahía era un recuerdo vivo de un reciente e importante suceso: en 1625 la flota neerlandesa fondeó en este lugar y estableció contactos amistosos con los indios. Se construyó una fortificación y se llegó a un acuerdo con los indios para luchar conjuntamente contra los portugueses. Estos acuerdos siguieron teniendo validez cuando los neerlandeses ocuparon Recife en 1630.

Posteriormente, en el siglo XVII, estos cuadros fueron trasladados al palacio Honselaarsdijk. En dos salones colindantes se encontraban las vistas americanas, los planos y paisajes de lugares europeos y asiáticos, y los cuadros de batallas navales de Hendrick Vroom y Abraham de Verwer. De este último había, entre otros, un cuadro de la Batalla de Duins de 1639 que pintó para el gobernador. En esta batalla contra los españoles, la VOC y la WIC estaban directamente involucradas, ya que habían dispuesto los barcos. La serie de vistas americanas anteriores a 1632 fue completada en 1645 con panorámicas brasileñas de Frans Post. La decoración de Noordeinde y Honselaarsdijk, con cuadros sobre la historia militar marítima de ultramar, evidenciaba la actitud antiespañola del gobernador Frederick Hendrik, en este caso como capitán de las fuerzas navales. La decoración de otros salones, concretamente la del castillo Buren en la región de los ríos, era en cierto sentido complementaria. En Buren se acentuó el papel del gobernador como comandante de las fuerzas nacionales; el castillo contenía grandes cuadros de Gerrit van Santen que representaban, a vista de pájaro, las principales batallas y ocupaciones en los Países Bajos.

Todos los mapas y planos pintados antes mencionados se perdieron, exceptuando los de Gijsbertsz. Pero en otros lugares, había réplicas o casi réplicas de los cuadros de «Orange», por ejemplo, en los despachos de los directores de las diferentes cámaras de la WIC. Gracias a sus inventarios sabemos que, en 1791, la cámara de la WIC de Middelburgo tenía repartidos en dos salones nada menos que treinta y dos mapas y pinturas topográficos. Las otras cámaras disponían asimismo de grandes series. El inventario de la Cámara de Groniga, de 1798, menciona

> 15 cuadros entre los cuales se encuentran imágenes de los fuertes de la compañía en la costa de Guinea, que por envejecimiento se estropearon [31].

Sin embargo, también se perdieron estas series. Los últimos cuatro cuadros que se encontraban en Middelburgo de México (una vista de pájaro y un plano), Veracruz y Acapulco, se quemaron durante la Segunda Guerra Mundial. No se dispone de documentación sobre el origen de estos cuadros, pero lo más probable es que en algún momento pertenecieran al decorado de la sala de juntas de la WIC en este lugar y, por lo tanto, formaran parte de la serie mencionada de treinta y dos mapas y cuadros. Aunque fueran destruidos durante la guerra, los cuatro cuadros nos ofrecen la clave de la colección de pinturas sobre la región atlántica, propiedad de los Orange y de las cámaras de la WIC. Gracias a investigaciones realizadas alrededor de 1930, sabemos que de los cuadros de Middelburgo se conservaron copias en forma de acuarelas. Y de éstas todavía existen copias en las colecciones de Vingboons y el Atlas Van der Hem en Viena. Esta combinación nos permite tener una imagen bastante fidedigna del decorado atlántico de Orange alrededor de 1630 (fig. 12a). Gracias también a la investigación de 1930, tenemos una idea de los formatos de los cuadros de las Indias Occidentales: los cuatro cuadros eran aproximadamente del mismo tamaño, alrededor de 100 x 200 centímetros, formato que equivale a la medida de algunos cuadros de batallas navales de Vroom y Van Wieringen. Los cuadros de Middelburgo proporcionan, además, una idea de sus

[31] ARA 2.° dep. Comité de las Indias Occidentales, n.° 231, folio 103 y ss. (Middelburgo) y n.° 69, folio 99 (Stad en Lande).

modelos. El panorama y el plano de México fueron pintados según los originales del ingeniero español Juan Gómez de Trasmonte; los de Acapulco están basados en la panorámica de Adriaan Boot. Probablemente los dibujos de De Trasmonte y Boot fueron capturados a un barco español en una expedición neerlandesa al mar Caribe. Los cuadros que se encuentran en el palacio de Noordeinde, y que están basados en estos ejemplos, fueron realizados en parte por el pintor de La Haya François Knipbergen. No significa que Van Knipbergen fuera el «inventor» de los cuadros; quizás Knipbergen simplemente los copiaba en una de las salas de reunión de la Westindische Compagnie.

La colección de cuadros relacionados con la región atlántica se perdió prácticamente en su totalidad. Sin duda, su destrucción estuvo influenciada por dos factores: el valor histórico y propagandístico perdió importancia en los siglos XVIII y XIX y apenas se reconoció su valor histórico artístico. Pero no deja de sorprender el volumen de obras destruidas. En los Países Bajos estuvieron colgados muchas decenas y hasta centenares de estos cuadros sobre la región atlántica.

Mas no todos los mapas que estaban en los salones se perdieron. Algunos están guardados en bibliotecas y archivos. Estos almacenes y la moderna separación entre la cartografía y el arte han desviado la atención de la función antigua de algunos mapas murales. Los mapas compilados impresos o no impresos sobre las regiones de ultramar que se conservaron, estaban antiguamente colgados en las salas de juntas de los dirigentes y directores. Es el caso, por ejemplo, del mapa del Brasil neerlandés de Marcgraf. Ya hemos dicho que la función de este mapa no era solamente cartográfica. Otro mapa que en algún nomento decoraba un salón holandés es el mencionado mapa del océano Pacífico de Hessel Gerritsz (fig. 2). Data de 1622, y otra mano cambió la fecha por 1634. Los dos años diferentes encuentran explicación si tenemos en cuenta que el mapa en su conjunto es el producto de dos personas: por un lado, un mapa del océano Pacífico de 1622 y, por otro, una representación histórica de 1634 en homenaje al descubrimiento del estrecho de Le Maire en 1616. Es probable que el pintor marino Claes Claesz Wou fuera el responsable de estos elementos historiales [32]. De

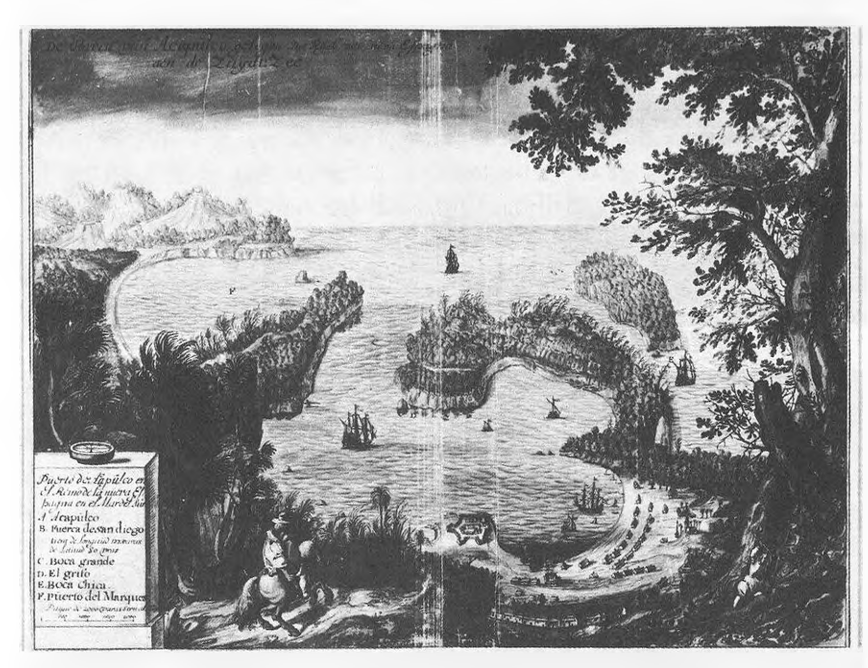
[32] Con agradecimiento a John Walsh. Compárese con L.J. Bol, *Die Holländische Marinemalerei des 17.Jahrhundert*, 1973, p. 81, ilustr. 79, y n.° inv. 62.8 del Budapestmuseum.

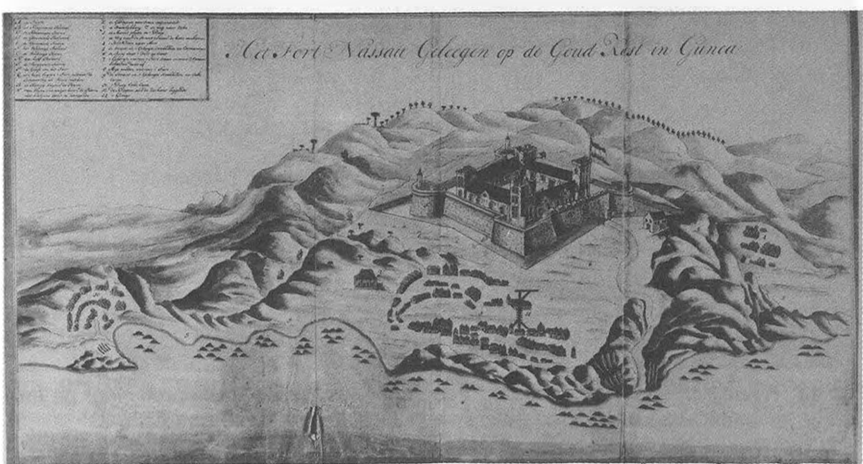


Fig. 12. Acuarelas y cuadros cuyas obras originales y un estudio preliminar se encontraban en el gran salón del palacio Noordeinde en 1632.

12.a. La Batalla de Gibraltar, de Cornelis Claesz van Wieringen. Este cuadro fue ofrecido al príncipe Maurits por el Almirantazgo, y posteriormente regalado por el príncipe. Conservó el estudio preliminar de Van Wieringen. El cuadro se encuentra ahora en el Nederlands Historisch Scheepvaartmuseum en Amsterdam.

12.b. Plano de México. Acuarela según el modelo de Juan Gómez de Trasmonte en el Atlas Van der Hem. Viena Osterreichische Nationalbibliothek.





12.c. Vista de Acapulco, de Johannes Vingboons, según el ejemplo de Adriaan Boot, *ca.* 1640-1670. La Haya, ARA VELH 619-18.

12.d. Vista del fuerte Nassau en Guinea. Copia dibujada, realizada por Van Keulen a principios del siglo XVIII según una acuarela de Johannes Vingboons. La Haya, ARA KOLA 173.

este pintor se conocen cuadros de barcos en un mar encrespado que coinciden, en la parte inferior del mapa, con la ilustración de los barcos de la expedición Le Maire. Otros elementos contribuyen al homenaje a Le Maire *cum suis*. En el mapa figura la ruta de los barcos y arriba a la derecha vemos el retrato de Jacob le Maire al lado de los españoles Magallanes y Balboa. Quizás el hermano de Jacob, Maximiliaan, que regresó en 1634 a la República después de haber trabajado durante algunos años en el Oriente para la VOC, compró el mapa entre los bienes de Gerritz y encargó a Wou su adaptación.

El gobernador colgaba en sus salones vistas indias, mapas y otras obras similares con fines de propaganda y ostentación de poder. En el siglo XVII los cuadros eran normalmente regalos diplomáticos y propagandísticos. Estos regalos exclusivos los encontramos en una versión menos lujosa como láminas de noticias y tarjetas cuyas funciones coinciden: la propaganda y la ostentación del poder, aunque su enfoque podía diferir considerablemente.

La primera mitad del siglo XVII fue un período próspero para la edición de tarjetas de noticias. De tres editores importantes —Hessel Gerritsz, Hendrik Hondius y Balthasar Florisz van Berckenrode —sabemos que compartían una posición preferencial en los Estados Generales. Sus tarjetas de noticias son comparables con las obras de los historiadores estatales. Se dedicaron más tarjetas de noticias a los sucesos en la región atlántica que a los de la región perteneciente a la VOC. La región atlántica, más que la de la VOC, formaba parte del teatro militar europeo. Para los acontecimientos de Occidente, el público era más numeroso. Por otra parte, la WIC dependía, más que la VOC, de pequeños inversores que estaban menos introducidos en el mundo del comercio de ultramar. La edición de tarjetas de noticias fue un recurso de la WIC para motivar a estos inversores y para atraer a otros nuevos. Finalmente, las tarjetas de noticias eran para la República un medio para crear un *goodwill* entre los posibles aliados. Por este motivo, los dirigentes y políticos ayudaron a los editores en la reunión de material.

Aunque la propaganda y el homenaje eran importantes motivos en la confección de tarjetas de noticias, no perjudicaron necesariamente su función histórica. Los políticos encargados de su control, los servidores de la compañía y los editores aspiraron a una representación responsable de los acontecimientos, preferiblemente con la ayuda de una toma cartográfica *in situ*. Los expertos valoraron los diseños de las

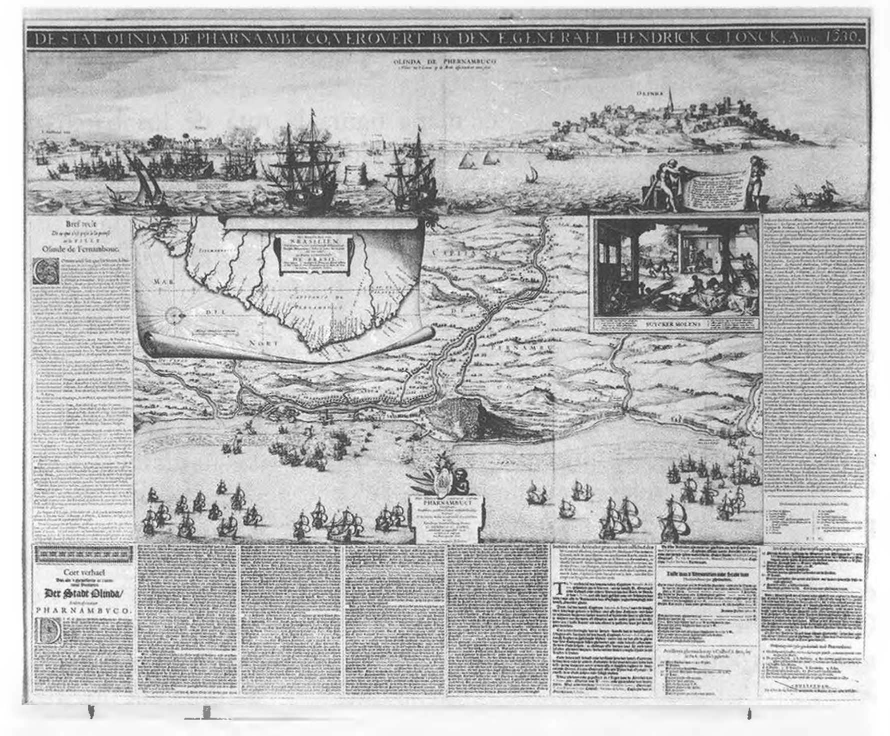


Fig. 13. Tarjeta de noticias de la conquista de Olinda y Recife en 1630, editada por Claes Jansz Visscher. Rotterdam, Atlas Stolk. Esta vista fue posteriormente ampliada y editada por Joan Blaeu, ejemplar UB Leiden coll. Bodel Nijenhuis.

tarjetas de noticias; la lámina de noticias de la conquista de dos barcos con destino a Honduras en 1628, realizada por Claes Jansz Visscher y editada en Middelburgo por Zacharias Roman, fue presentada por los dirigentes al almirante Pieter Adriaensz Ita y a los patrones que participaron en la expedición, con el fin de que

> todo estuviese representado de acuerdo con la verdad para imprimirlo así, acompañado de una pequeña narración [33].

[33] OWIC 20, resoluciones de Zelanda 5 oct. 1628. Tarjeta de noticias en el Rijksprentenkabinet, Cat. Muller n.° 1.590.

Gracias a la presencia de dibujantes cualificados entre los ingenieros o marineros, se logró la representación auténtica de importantes batallas terrestres y navales. Y existen indicios de que los editores o la WIC lograron que algunos pintores participasen en las expediciones importantes. Durante la conquista de Recife en 1630, estuvo presente un pintor anónimo que confeccionó el primer mapa de la situación local. Es probable que este pintor se hallara en aquel lugar para pintar la conquista. Quizás fuera el mismo pintor anónimo quien realizó los diseños para tarjeta de noticias de la conquista de Recife de Claes Jansz Visscher publicada en 1630. En esta tarjeta se menciona expresamente debajo del título que todo fue dibujado tal y como sucedió (fig. 13), pero no debe compararse esta tarjeta de noticias con un producto periodístico fugaz sino con una pintura de significado histórico. Esto se desprende del interior de una posada pintada por Jacob Duck. En este cuadro figura, al fondo, la tarjeta de noticias de Visscher como mapa mural montado sobre palos.

Algunos pintores marinos y paisajistas neerlandeses se especializaron en la confección de pinturas sobre sucesos y lugares de importancia histórica. Entre ellos podemos contar a los pintores ya mencionados Van Wieringen y De Verwer. Sus estudios sirvieron de ejemplo para sus propias pinturas, así como para los grabadores de mapas y láminas de noticias. Abraham De Verwer facilitó al editor Salomon Savry el diseño para la tarjeta de noticias sobre la batalla de Duins de 1639. Van Berckenrode utilizó para su lámina sobre una batalla con los corsarios de Dunquerque, en 1639, los dibujos del pintor marino Willem van der Velde.

Por tanto, en el círculo de pintores marinos y paisajistas había dibujantes que participaban en las expediciones en Occidente. De uno de ellos existen documentos. El mencionado pintor de Utrecht Abraham Willaerts embarcó en 1641 en una expedición hacia Loango de Sao Paulo. Tras la conquista de esta ciudad, se enviaron directamente los mensajes a Johan Maurits en Recife, quien a su vez informó a los dirigentes de la República. En su carta mencionaba que incluía un dibujo de la panorámica de la ciudad. Prometió enviar seguidamente un plano. La panorámica de la ciudad que quizás dibujó Willaerts fue utilizada por Balthasar Florisz van Berckenrode en su diseño de la tarjeta de noticias que apareció en 1642. Van Berckenrode informó en su tarjeta del carácter oficial y de autenticidad de la edición:

> Esta representación ha sido realizada por encargo de los Señores Dirigentes de la mencionada compañía (la Westindische Compagnie) según los dibujos que proceden de dicho lugar ... [34].

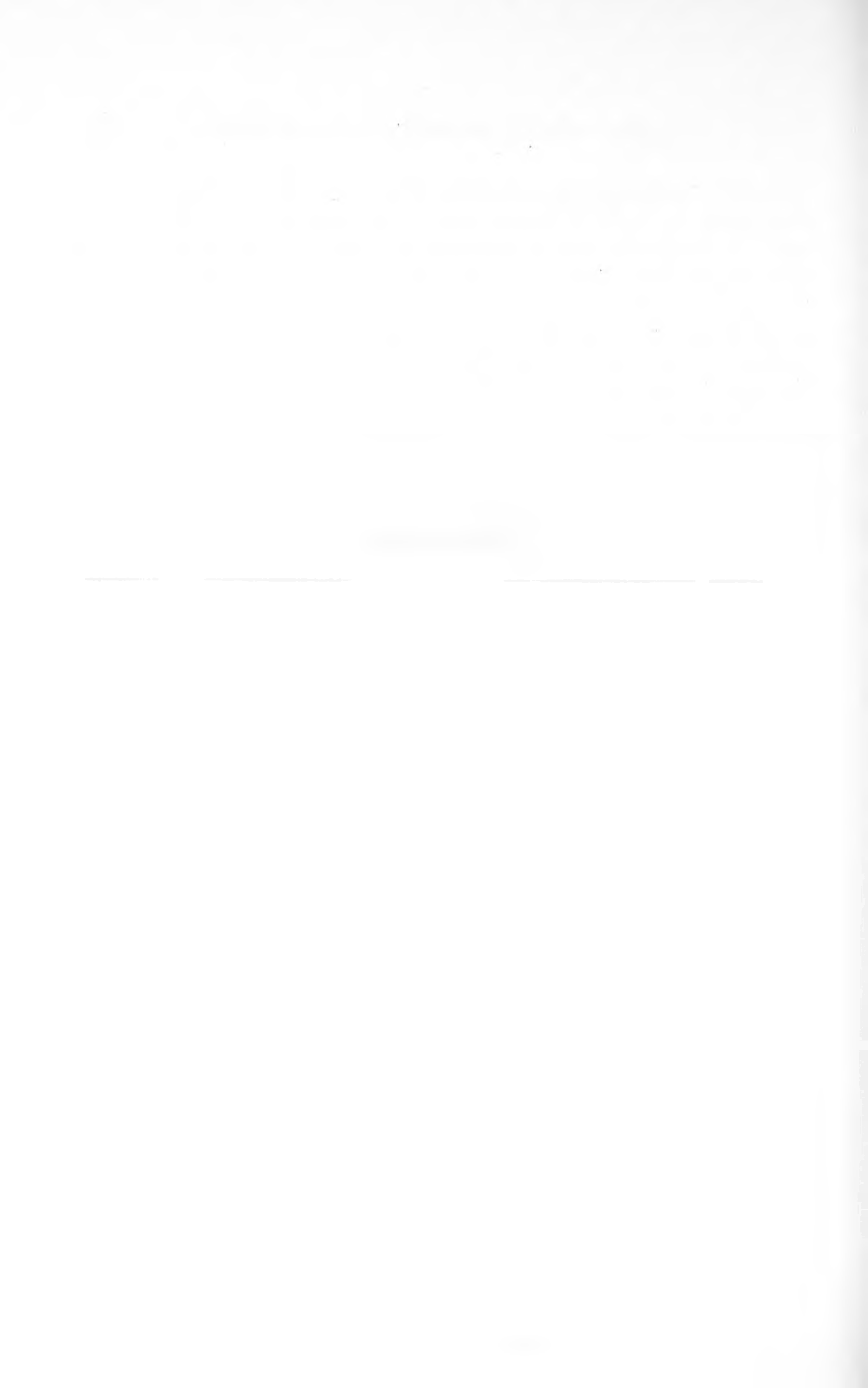
Además de los cuadros exclusivos y las tarjetas de noticias para el gran público, circulaban láminas y vistas pintadas o dibujadas con referencia a los acontecimientos históricos. Estas láminas fueron a parar a los gabinetes de los coleccionistas. Para éstos, los gabinetes con atlas eran una forma de ocio —viajar sin inconvenientes— y servían de apoyo para sus intereses en la historia, la geografía, etc. La colección más bonita era de un patricio muy rico de Amsterdam, Laurens van der Hem, quien reunió del mundo conocido cincuenta y dos encuadernaciones con aproximadamente 2.500 tarjetas impresas y dibujadas, de abundantes colores y provistas de dibujos topográficos (véase fig. 12).

La base de estos gabinetes estaba frecuentemente formada por mapas murales y atlas impresos en vivos colores. En cuanto a América y África, hay que mencionar, en el terreno cartográfico, los ejemplares coloreados del *Atlas Major* de Blaeu. Por otra parte, los planos grabados de las ciudades americanas y africanas no abundaban en comparación con los de las ciudades europeas. Los diferentes motivos por los que se adquirieron estas tarjetas las convirtieron en productos cartográficos especiales para coleccionistas y mercaderes. Los editores neerlandeses realizaban para ellos —además de los atlas tradicionales en versiones de gran lujo— atlas marinos en gran formato, impresos en papel más pesado y coloreado a discreción. Estos atlas marinos contienen bastantes mapas de la región atlántica. Johannes Janssonius editó por primera vez, en 1650, un atlas marino de este tipo para los «Señores y Mercaderes». Hendrick Doncker y Pieter Goos copiaron la idea. Además del peso del papel y los bonitos colores, los atlas se distinguían de las guías de navegación por su diferente contenido. No incluyen vistas costeras y el texto no contiene indicaciones para la navegación a vela, puesto que no estaban destinados para el uso naval. Por otro lado,

[34] Cornelis de Bie, *Het Gulden Cabinet, Van de Edel Vrij Schilder Const...*, Amberes, 1661, p. 247. Willaerts también realizó un cuadro del desembarco de los neerlandeses: Museum Kopenhagen, catálogo 1904, n.º 387. Carta de Johan Maurits del 11 de noviembre de 1641, ARA OWIC n.º 56. Tarjeta de noticias: Rotterdam, Atlas de Stolk n.º 1.865.

el texto del atlas de Doncker ofrece el tipo de información que desapareció en las guías de navegación en el transcurso del siglo XVII, a saber, la información sobre los productos de la región representada. Al igual que el *Atlas Major*, se podían encargar láminas dibujadas complementarias de estos atlas marinos de lujo. Hendrick Doncker dijo a los compradores de su atlas que podía entregar más de cincuenta láminas suplementarias. También la firma Van Keulen entregaba, previa solicitud, guías marítimas en acabado de lujo ampliadas con hojas manuscritas. Éste es el tipo de trabajo en el que se especializó la familia Vingboons.

APÉNDICES



BIBLIOGRAFÍA

Capítulos I y II

De economische geschiedenis van Nederland Groninga, 1977, de J.H. van Stuijvenberg, ofrece un resumen general de la historia económica completa de los Países Bajos. Diferentes capítulos de *Algemene Geschiedenis der Nederlanden*, (Haarlem, 1979-1982), especialmente los tomos 1, 2, 7 y 8, ofrecen resúmenes más o menos amplios con relación al período contemplado en estos capítulos. También es importante la obra *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden I y II* (Bussum, 1976 y 1977). Una obra más detallada y extensa, principalmente descriptiva, que profundiza, sobre todo, en los siglos XVII y XVIII es la de J.G. van Dillen, *Van Rijkdom en Regenten* (La Haya, 1970). Para la época anterior también remitimos a la obra de W. Jappe Albers y H.P.H. Jansen, *Welvaart in wording* (La Haya, 1964).

La historia comercial más temprana ha sido analizada por B.H. Slicher van Bath, «The economic and social conditions in the Frisian districts from 900 to 1100», en *A.A.G. Bijdragen*, 13 (Wageningen, 1965), pp. 97-134. *A.A.G. Bijdragen*, 12 (Wageningen, 1963), pp. 47-113, contiene el interesante estudio sobre la historia demográfica de los Países Bajos de J.A.Faber y otros, «Population changes and economic developments in the Netherlands: a historical survey».

En cuanto a la historia agraria, tiene importancia primordial la obra de B.H. Slicher van Bath, *De agrarische geschiedenis van West-Europa 500-1800* (Utrecht, 1960), en la que se contempla la evolución neerlandesa desde una perspectiva europea. El estudio de J. de Vries, *The Dutch rural economy in the Golden Age, 1500-1700* (New Haven, 1974) contiene criterios que marcan nuevos rumbos. En el mismo año apareció *Het Noorderkwartier I-III* (Wageningen, 1974), de A.M. van der Woude, que insiste mucho en las conexiones con el desarrollo económico general europeo a largo plazo. De la misma escuela procede J.A. Faber, «Drie Eeuwen Friesland. Economische en sociale ontwikkelin-

gen van 1500 tot 1800», en *A.A.G. Bijdragen,* 17, 2 tomos (1972). Un criterio un tanto diferente fue desarrollado por J. Bieleman, «Boeren op het Drentse Zand 1600-1910. Een nieuwe visie op de "oude" landbouw», en *A.A.G. Bijdragen,* 29 (1987). Para la historia agraria y social véase: J. Lucassen, *Naar de kusten van de Noordzee. Trekarbeid in Europees Perspectief,* 1600-1900 (Gouda, 1984). Más limitada pero útil es la obra de D.J. Noordam, *Leven in Maasland. Een hoogontwikkelde plattelandssamenleving in de achttiende en het begin van de negentiende eeuw* (Hilversum, 1986). Para el desarrollo de la prosperidad en un plazo más largo, véase la obra controvertida de L. Noordegraaf, *Hollands Welvaren? Levensstandaard 1450-1650* (Bergen, 1985).

La historia de la industria neerlandesa, hasta el momento, ha sido investigada escasamente. Aparece en las obras mencionadas. En este marco sigue siendo importante la obra clásica de N.W. Posthumus, *De geschiedenis van de Leidsche Lakenindustrie, I-III* (La Haya, 1908-1939).

Sobre el comercio exterior de los Países Bajos, en cambio, existe una gran variedad de estudios. El análisis moderno de esta materia empieza con T.P. van der Kooy, *Hollandse stapelmarkt en haar verval* (Amsterdam, 1931). Sus estudios en cuanto al crecimiento del siglo XVII han sido elaborados y completados por P.W. Klein, *De Trippen in de 17e eeuw. Een studie over het ondernemersgedrag op de Hollandse stapelmarkt* (Assen, 1965). Sus tesis han sido controvertidas por J.W. Veluwenkamp en *Ondernemersgedrag op de Hollandse stapelmarkt in de tijd van de Republiek. De Amsterdamse handelsfirma Jan Isaac de Neufville & Comp. 1730-1764* (Leiden, 1981). Para la historia marítima, en particular los aspectos sociales, es importante la obra de P.C. van Royen, *Zeevarenden op de koopvaardij omstreeks 1700* (Amsterdam, 1987). Véase también al respecto, J.R. Bruijn, «De personeelsbehoefte van de VOC overzee en aan boord, bezien in Aziatisch en Nederlands perspectief», en *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden,* 91 (1976), pp. 218-249. La cuestión del exacto transcurso del desarrollo económico durante el siglo XVIII ha sido comentado por Johan de Vries, *De economische achteruitgang van de Republiek in de achttiende eeuw* (Amsterdam, 1969-2). Sus criterios han sido discutidos posteriormente. Véanse entre otros: J.C. Riley, «The Dutch Economy after 1650», en *The Journal of European Economic History* vol. 13/3 (1984), pp. 521-569; así como J.Th. Lindblad, *Sweden's Trade with the Dutch Republic 1738-1795* (Assen, 1982). Pero en líneas generales, su opinión ha sido confirmada por J.L. van Zanden, «De economie van Holland in de periode 1650-1805: groei of achteruitgang?» *Bijdragen en mededelingen betreffende de geschiedenis der Nederlanden,* 102 (1987), pp. 562-609. Jonathan I. Israel discutió recientemente, de una forma originial, opiniones más o menos establecidas en *Dutch Primacy in World Trade 1585-1740* (Oxford, 1989). Israel acaba, por ejemplo, con las ideas de F. Braudel, *Civilisation materielle, Economie et Capitalisme XV*[e]-XVIII[e] siècle, 3 tomos (París). La obra funda-

mental sobre la política comercial de la República es *Het voorstel van 1751 tot instelling van een beperkt vrijhavenstelsel in de Republiek* (Groninga, 1966), de J. Hovy. W.D. Voorthuysen trata sobre todo del mercantilismo en *De Republiek der Verenigde Nederlanden en het Mercantilisme* (La Haya, 1964). El estudio más reciente en esta materia es P.W. Klein, «De Nederlandse handelspolitiek in de tijd van het mercantilisme: een nieuwe kijk op een oude kwestie?» en *Tijdschrift voor Geschiedenis,* 102 (1989), pp. 189-212. Sigue siendo importante la obra de CH. Wilson, *Profit and Power. A study of England and the Dutch Wars* (2ª ed., La Haya, 1978).

También la historia financiera ha llamado mucho la atención. J.G. van Dillen fue muy innovador en este sentido. Sea suficiente la referencia a su obra *Mensen en Achtergronden* (Groninga, 1964). Innovador es el estudio de J.D. Tracy, *A financial Revolution in the Habsburg Netherlands, «Renten en renteniers» in the County of Holland 1515-1565* (Berkeley, 1985), donde también se contempla el transcurso de los acontecimientos en el terreno de las finanzas gubernamentales. Para la época posterior, remitimos a J.M.F. Fritschy, *De Patriotten en de financiën van de Bataafse Republiek. Hollands krediet en de smalle marges voor een nieuw beleid (1795-1801)* (La Haya, 1988). La contribución más reciente en este terreno es de E.H.M. Dormans, *Het Tekort. Staatsschuld in de tijd der Republiek* (Amsterdam, 1991). La perspectiva internacional a este respecto es contemplada por J. Riley, *International Government Finance and the Amsterdam Capital Market (1740-1815)* (Cambridge, 1980), mientras que la banca ha sido estudiada por M.G. Buist, *At spes non fracta, Hope & Co. 1770-1815. Merchant bankers and diplomats at work* (inédita, 1974).

Capítulos III a V

Con el fin de obtener una idea de la expansión europea moderna desde una perspectiva atlántica son útiles: D.W. Meinig, *The Shaping of America. A Geographical Perspective on 500 Years of History.* Vol. 1: *Atlantic America 1492-1800,* Londres, 1986; K.G. Davies, *The North Atlantic World in the Seventeenth Century,* Minneapolis, Minnesota, 1974; James Lang, *Conquest and Commerce; Spain and England in the Americas,* Londres, 1975, y su obra *Portuguese Brazil. The King's Plantation,* Londres, 1979; las contribuciones de Carla Rahn Philips, Niels Steensgaard, Paul Butel y Ward Barret en la obra editada por James D. Tracy, *The Rise of Merchant Empires. Long-Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750,* Cambridge, 1990; Philip D. Curtin, The West African Coast in the Era of the Slave Trade, en Philip D. Curtin y otros, *African History,* Londres, 1984 (5.ª edición), pp. 213-248; Joseph C. Miller, The Paradoxes of Impoverishment in the Atlantic Zone, en la obra editada por David Birmin-

gham y Phyllis M. Martin, *History of Central Africa,* vol. 1, Londres, 1983, pp. 118-159; Philip D. Curtin, *The Rise and Fall of the Plantation Complex. Essays in Atlantic History,* Cambridge, 1990; Sidney W. Mintz, *Sweetness and Power. The Place of Sugar in Modern History,* Londres, 1986. Además, siguen siendo muy importantes los estudios realizados en un marco nacional imperialista. Una «summa» de este enfoque, con una extensión original hasta la Edad Media, es la obra de G.V. Scammell, *The World Encompassed. The First Maritime Empires, c.800-1650,* Londres, 1981; véase también su estudio más temático acerca del temprano imperialismo: *The First Imperial Age. European Overseas Expansion, c.1400-1715,* Londres, 1989.

Como estudios de las rutas comerciales independientes y del desarrollo económico de las colonias americanas y de África occidental, son dignos de mención para la América española y Brasil los capítulos correspondientes de la obra *Cambridge History of Latin America,* tomo 1, Cambridge, 1984; además, es importante la contribución de Michel Morineau, editada por Pierre Léon, *Histoire économique et sociale du monde,* tomo 2, París, 1978, pp. 109—138. Para el imperio portugués en el Atlántico sur: Frédéric Mauro, *Le Portugal, le Brésil et l'Atlantique au XVII*[e] *siècle (1570-1670),* París, 1983; y para el cultivo del azúcar en Brasil: Stuart B. Schwartz, *Sugar Plantations in the Formation of Brazilian Society. Bahía 1550-1835,* Cambridge, 1985.

Para la región caribeña alrededor del año 1600: veánse Joyce Lorimer (ed.), *English and Irish Settlers on the Amazon, 1550-1646,* publicado por la Hakluyt Society, Londres, 1989, y K.M. Andrews, *The Spanish Caribbean Trade and Plunder 1530-1630,* Londres, 1978, y Davit Watts, *The West Indies. Patterns of Development, Culture and Environmental Change since 1492,* Cambridge, 1987; para la revolución del azúcar en las Antillas inglesas: Richard B. Sheridan, *Sugar and Slavery. An Economic History of the British West Indies, 1623-1775,* Londres, 1974; Richard S. Dunn, *Sugar and Slaves. The Rise of the Planter Class in the English West Indies, 1624-1713,* Londres, 1973. Para las Antillas francesas en general, véanse los capítulos correspondientes de la obra editada por Pierre Pluchon, *Histoire des Antilles et de la Guyane,* Toulouse, 1982; para las islas por separado: J. Petit Jean Roget, *La Société d'habitation à la Martinique. Un demi-siècle de formation, 1653-1685,* París, 1980, y Ch. Schnakenbourg, «Note sur les origines de l'industrie sucrière en Guadeloupe au XVII siècle (1640-1670)», en *Revue francaise d'histoire d'Outre-Mer,* 55 (1968), pp. 267-315.

Para la América inglesa: John J. Mc Cusker y Rusell R. Menard, *The Economic History of British America, 1607-1789,* Londres, 1985.

Las exportaciones procedentes de África occidental consistían principalmente en oro y esclavos. Para el oro véase: Timothy F. Garrard, *Akan Weights and the Gold Trade,* Londres, 1980, y Philip D. Curtin, «Africa and the Wider Monetary World 1250-1850», en la obra editada por J.F. Richards, *Precious Me-*

tals in the later Medieval and Early Modern World, Durham, Carolina del Norte, 1983, pp. 241-250. Paul E. Lovejoy describe la situación del comercio de esclavos en su estudio cuantitativo «The Volume of the Atlantic Slave Trade: A synthesis», en *Journal of African History,* 23 (1982), pp. 473-501; el lado africano del comercio de esclavos es contemplado en Paul E. Lovejoy, *Transformations in Slavery. A History of Slavery in Africa,* Londres, 1983, así como en la obra de Patrick Manning, *Slavery and African Life. Occidental, Oriental and African Slave Trades,* Cambridge, 1990. Para la producción de esclavos de Angola, véase Joseph C. Miller, «The Slave Trade in Congo and Angola», editada por Martin L. Kilson e I. Rotberg, *The African Diaspora. Interpretative Essays,* Londres, 1976, pp. 75-113, y su «Slave prices in the Portuguese Southern Atlantic», en ediciones Paule E. Lovejoy, *Africans in Bondage. Studies in Slavery and the Slave Trade,* Madison, Wisconsin, 1986, pp. 43-77. Joseph C. Miller, *Way of Death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830,* Madison, Wisconsin, 1988.

Además del estudio arriba mencionado de Jonathan I. Israel sobre el comercio neerlandés, también es importante su obra anterior *The Dutch and the Hispanic World 1606-1661,* Oxford, 1982, y sus artículos sobre el papel de los sefarditas: «The Economic Contribution of Dutch Sephardi Jewry to Holland's Golden Age, 1595-1713», publicado en *Tijdschrift voor Geschiedenis,* 96 (1983), pp. 505-535; «Sephardic Immigration into the Dutch Republic, 1595-1672», en *Studia Rosenthaliana* 23 (1989), pp. 45-53. La posición de los sefarditas en el comercio del azúcar brasileño también es tratada en la obra de José Antonio Gonsalves de Mello, *Gente da Naçao. Cristaos-Novos e Judeus em Pernambuco, 1542-1654,* Recife, 1989. El papel de los neerlandeses meridionales en la expansión comercial de los Países Bajos en la región atlántica es contemplado por E. Stols, en *De Spaanse Brabanders of de handelsbetrekkingen der zuidelijke Nederlanden met de Iberische Wereld 1598-1648,* Bruselas, 1971, y en su artículo, «De zuidelijke Nederlanden en de oprichting van de Oost-en Westindische Compagnieën», en *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden,* 88 (1973), pp. 1-18. Una obra que sigue siendo útil con respecto a la WIC es: W.R. Menkman, *De Geschiedenis van de West-Indische Compagnie,* Amsterdam, 1947, aunque ha de completarse con la obra de P.J. van Winter, *De West-Indische Compagnie ter Kamer van Stad en Lande,* La Haya, 1970, y N.H. Schneeloch, «Das Grund und Betriebskapital der zweiten Westindischen Compagnie», en *Economisch en Sociaal Historisch Jaarboek,* 34 (1971), pp. 324-331.

Puede encontrarse información sobre el comercio neerlandés en África occidental en K.Y. Daaku, *Trade an Politics on the Gold Coast 1600-1720,* Oxford, 1970; H. Wätjen, «Zur Geschichte des Tauschhandels an der Goldküste um die Mitte des 17.Jahrhunderts», en *Forschungen und Versuchen zur Geschichte des Mittelalters und der Neuzeit. Festschrift Dietrich Schäfer,* Jena, 1915, pp. 527-563; el

comercio de esclavos neerlandés en el siglo XVII es descrito en una obra de Johannes M. Postma, *The Dutch Slave Trade 1600-1815,* Cambridge, 1990, y en E. van den Boogaart y P.C. Emmer, «The Dutch Participation in the Atlantic Slave Trade 1596-1650», en la obra editada por H.A. Gemmery y J. Hogendorn, *The Uncommon Market. Essays in the Economic History of the Atlantic Slave Trade,* Nueva York, 1979, pp. 353-375. Para el comercio con el Brasil neerlandés: H. Wätjen, *Das holländischen Kolonialreich in Brasilien. Eun Kapitel aus der Kolonialgeschichte des 17.Jahrhunderts,* La Haya-Gotha, 1921; E. Cabral de Mello, *Olinda Restaurada, Guerra e Açucar no Nordeste 1630-1654,* Sao Paulo, 1975; François J. L. Souty, «Le Brésil Néerlandais, 1624-1654: une tentative de projection conjoncturelle de longue durée à partir de données de court terme», en *Revue d'histoire moderne et contemporaine,* 35 (1988), pp. 183-239. C. Ch. Goslinga, *The Dutch in the Caribbean and on the Wild Coast, 1580-1680,* Assen, 1971, contiene capítulos más o menos útiles sobre los primeros intentos de colonización, pero muy poco sobre el comercio. Sobre el comercio con América del Norte existe: S. Hart, *The Prehistory of the New Netherland Company,* Amsterdam, 1959; Van Cleaf Bachman, *Peltries or Plantations. The Ecnomic Policies of the Dutch West India Company in New Netherland 1623-1639,* Baltimore, 1969; Oliver A. Rink, *Holland on the Hudson. An Economic and Social History of Dutch New York,* Ithaca, Nueva York, 1986; Jan Kupp, «Aspects of New York-Dutch Trade under the English, 1670-1674», en *New York Historical Society Quarterly,* 58 (1974), pp. 139-147.

Capítulos VI y VII

No existe ningún compendio detallado sobre la historia del comercio y la colonización de los Países Bajos en la región atlántica. Para un breve resumen puede consultarse el artículo de E. van de Boogaart, «De Nederlandse expansie in het Atlantische gebied», y el de P.C. Emmer, «Suiker, goud en slaven; de Republiek in West-Afrika en West-Indië, 1674- 1800», ambos publicados en E. van de Boogaart *et. al., Overzee, Nederlandse koloniale geschiedenis, 1590-1975,* Haarlem, 1982, pp. 113-165.

Además de estos dos artículos cabe mencionar los dos gruesos libros de Cornelis Goslinga: *The Dutch in the Caribbean and on the Wild Coast, 1580-1680* (Assen, 1971), y *The Dutch in the Caribbean and in the Guianas, 1680-1791* (Assen, 1985). No obstante, la lectura de estos libros presenta numerosos inconvenientes. En primer lugar, falta toda crítica del autor con respecto a la literatura consultada por él. Maduro e inmaduro, probable e improbable, Goslinga lo copia todo de otras fuentes y obras literarias. Por otra parte, la obra se centra en la historia política y el elemento anecdótico, mientras que para un re-

sumen de las actividades neerlandesas en el Atlántico habría que insistir justamente en la estructura de la historia económica y social.

Por último, cabe mencionar: A.J.M. Kunst, *Recht, commercie en kolonialisme in West-Indië* (Zutphen, 1981). Este libro contiene un resumen sobre la expansión neerlandesa hasta 1869. Está basado en una serie de clases para los estudiantes de derecho de la Universidad de las Antillas neerlandesas, y el autor trata sobre todo la historia jurídica de las colonias atlánticas de los Países Bajos.

Dada la falta de obras sinópticas, no es de extrañar que en la literatura histórica la expansión neerlandesa en la región atlántica se divida en cuatro partes: 1) la historia de la WIC, 2) la historia de las relaciones comerciales neerlandesas con África occidental con inclusión del tráfico de esclavos neerlandés, 3) la historia de las Antillas neerlandesas, y 4) la historia de Surinam, Berbice, Esequibo y Demerara. No existen estudios en los que se describa el comercio atlántico de la República en su conjunto. Tampoco existen estudios sobre las relaciones comerciales neerlandesas con la América portuguesa, española, inglesa y francesa. Para el período posterior a 1675, constituye una omisión difícil la carencia de un estudio sobre el voluminoso contrabando neerlandés con la costa de Venezuela.

Sobre la WIC aparecieron una serie de estudios escritos por el historiador alemán N.H. Schneeloch, *Aktionäre der Westindischen Compagnie von 1674; Die Verschmelzung der alten Kapitalgebergruppen zu einer neuen Aktiengesellschaft* (Stuttgart, 1982), y «Die Bewindhebber der Westindischen Compagnie in der Kammer Amsterdam, 1674-1700», en *Economisch en Sociaal-Historisch Jaarboek*, XXXVI (1973), pp. 1-52. P.J. van Winter estudió la cámara de Groninga de la WIC: *De Westindische Compagnie ter kamer Stad en Lande* (La Haya, 1978). La mayor compañía de armadores que se dedicaba al tráfico de esclavos tras la disolución del monopolio de la WIC, la Middelburgsche Commercie Compagnie, fue descrita por W.S. Unger, «Bijdragen tot de geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel», en *Economisch-Historisch Jaarboek*, XXVI (1956), pp. 133-174 y XXVIII (1958-1960), pp. 3-148.

Sobre las relaciones comerciales neerlandesas con África occidental aparecieron algunos buenos estudios. La mayor parte de estas obras fue escrita por africanistas no neerlandeses. Hasta hace poco, las universidades neerlandesas no incluían la especialidad de historiador de África. Por este motivo, es lógico que en Inglaterra y América los africanistas aprendieran neerlandés y escribieran sobre el comercio y la presencia neerlandesa en África occidental. En esta tarea, los historiadores extranjeros pudieron utilizar los archivos de «Nederlandse Bezittingen ter Kuste van Guinea» en el Algemeen Rijksarchief de La Haya. Generalmente, se elogia la información de los comerciantes neerlandeses y los funcionarios de la WIC. Los archivos franceses y portugueses contienen menos información sobre las sociedades africanas con las que tuvieron contactos sus

comerciantes. Kwame Yeboa Daaku, *Trade and Politics on the Gold Coast, 1600 to 1720: A Study of the African Reaction to European Trade* (Oxford, 1970) ofrece mucha información sobre el comercio neerlandés con la Costa de Oro. Lo mismo puede decirse de Ray A. Kea, *Settlements, Trade and Politics in the Seventeenth Century Gold Coast* (Baltimore y Londres, 1982). En cuanto al siglo XVIII, nos referiremos a Albert van Dantzig, *Les hollandais sur la côte de Guinée à l'époque de l'essor de l'Ashanti et du Dahomey, 1680-1840* (París, 1980), a Larry W. Yarak, *Asante and the Dutch, 1744-1873* (Oxford, 1989), y a Harvey M. Feinberg, *Africans and Europeans in West Africa: Elmina and Dutchmen on the Gold Coast during the Eighteenth Century* (Filadelfia, 1989). El mejor y más reciente resumen de la participación neerlandesa en el tráfico de esclavos atlántico es la obra de Johannes Menne Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1825* (Cambridge, 1989).

Sobre la historia de las Antillas neerlandesas, sin duda, la obra más recomendable es: H. Hoetink, *Het patroon van de oude Curacaosche samenleving* (Assen, 1958).

En cuanto a la historia de la Guayana neerlandesa, la mayor parte de los estudios tratan de Surinam. El mejor resumen aquí es el de R.A.J van Lier, *Samenleving in een grensgebied. Een sociaal- historische studie van de maatschappij in Surinam* (La Haya, 1949). Este libro está traducido: *Frontier Society. A Social Analysis of the history of Surinam* (La Haya, 1971). Para un *case study* de las plantaciones de Surinam, mencionamos la obra de Gert Oostindie, *Roosenburg en Mon Bijou, Twee Surinaamse plantages, 1720-1870* (Dordrecht, 1989). J.P. van de Voort analiza la financiación de las plantaciones de Surinam en su obra *De Westindische plantages van 1720 tot 1795* (Eindhoven, 1973). Un excelente estudio sobre la lucha de las autoridades coloniales contra los cimarrones en Surinam es el de W.S.M Hoogbergen, *De Boni-oorlogen, 1757-1860; Marronage en guerrilla in Oost-Surinam* (Utrecht, 1985).

Para la historia de Berbice, Esequibo y Demerara, nos referiremos a P.M. Netscher, *Geschiedenis van de koloniën Essequibo, Demerarij en Berbice van de vestiging der Nederlanders aldaar tot op onzen tijd* (La Haya, 1888). En inglés existe la obra de James Rodway, History of Britisch Guyana (Georgetown, 1891-93) 2 vols.

Por último, hay que mencionar algunos estudios detallados sobre las colonias neerlandesas en las Indias Occidentales, traducidos al inglés: M.A.P. *Meilink-Roelofsz, Dutch Authors on West Indian History; A Historiographical Selection* (La Haya, 1982).

Capítulo VIII

Observación: Para la literatura general en relación con la historia de los Países Bajos y de la expansión neerlandesa en la región atlántica, nos referimos

a los otros capítulos. La lista siguiente incluye sobre todo títulos recientes. Los interesados encontrarán en ella referencias literarias y fuentes más extensas.

Baesjou, R., *A provisional bibliography of African historical cartography*, Leiden, 1985 (typescr. Afrika Studiecentrum Leiden).

Baesjou, R., «The historical evidence in old maps and charts of Africa with special reference to West Africa», en *Historia and Africa*, 15 (1988), pp. 1-83.

Bellec, F., Ph. Bosscher y A. Erftmeyer, *Sillages Néerlandais. La vie maritime dans l'art des Pays Bas. Kunst in het kielzog. Het maritieme leven in de Nederlandse kunst*, Zutphen, 1989.

Gonsalves de Mello, J.A., *A cartografia holandesa do Recife. Estudo dos principais mapas da cidade, do periodo 1631-1648*, Parque Histórico Nacional dos Guarapes, monográfico n.º 2, Recife, 1976.

Grol, G.J. van, *De grondpolitiek in het West-Indische domein der Generaliteit*, 3 tomos, La Haya, 1934-1947.

Keuning, J., «Hessel Gerritsz», en *Imago Mundi*, 6 (1948), pp. 49-66.

Keyes, G. (ed.), *Mirror of empire. Dutch marine art of the seventeenth century*, Cambridge, 1990.

Koeman, C. (ed.), *Atlantes Neerlandici. Bibliography of terrestrial, maritime and celestial atlases and pilot books, published in the Netherlands up to 1880*, 5 vols., Amsterdam, 1967-1971.

Koeman, C. (ed.), *Links with past. The history of the cartography of Surinam 1500-1971*, Amsterdam, 1973.

Koeman, C., «The Dutch West India Company and the charting of the coasts of the Americas», en *Vice Almirante A. Teixeira da Mota: In memoriam* vol. 1, Lisboa, 1987 pp. 305-317.

Koeman, C., *Miscellania Cartographica. Contributions to the history of cartography*, Utrecht, 1988.

Kok, M., «Cartografie van de firma Van Keulen», en E.O. van Keulen, W.F.J. Mörzer Bruyns y E.K. Spits (eds.), *In de Gekroonde Lootsman. Het kaarten-, boekuitgevers en instrumentmakershuis Van Keulen te Amsterdam 1680-1885*, Utrecht, 1989.

Quintus Bosz, A.J.A., *Drie eeuwen grondpolitiek in Surinam*, Assen, 1954.

Schilder, G., «De Noordhollandse cartografenschool», en *Lucas Jansz. Waghenaer van Enckhuysen. De maritieme cartografie in de Nederlanden in de zestiende en het begin van de zeventiende eeuw*, Catálogo de exposición Zuiderzeemuseum, Enkhuizen, 1984.

Wekker, J.B.Ch., *Historie, technieken en maatschappelijke achtergronden der karteringswerkzaamheden in Surinam sinds 1667*, Delft, Rijkscommissie voor geodesie, 1983.

Wieder, F.C. (introd. y ed.), *Momumenta Cartographica. Reproductions of unique and rare maps, plans, views in the actual size of the originals; accompanied by cartographical monographs,* 6 vols., La Haya, 1925-1933.

Whitehead, P.J.P., y Boeseman, M., *A portrait of Dutch 17th century Brazil. Animals, plants and people by the artists of Johan Maurits of Nassau,* Kon. Nederl. Akademie van Wetenschappen, Tesinas del departamento de Ciencias Naturales, Segunda serie, tomo 87, Amsterdam/Oxford/Nueva York, 1989.

Zandvliet, K., «Johan Maurits and the cartography of Dutch Brazil, the South-West passage and Chile», en E. van den Boogaart (ed.), *Johan Maurits van Nassau-Siegen 1604-1679. Essays on the occasion of the tercentenary of his death,* La Haya, 1979.

Zandvliet, K., «Joan Blaeu's *Boeck vol kaerten en beschrijvingen* van de Oostindische Compagnie. Met schetsen van drie kaarttekenaars: Zacharias Wagenaer, Jan Hendricksz. Thim en Johannes Vingoons», en J.E. Huisken y F. Lammertse (eds.), *Het kunstbedrijf van de familie Vingboons. Schilders, architecten en kaartmakers in de gouden eeuw,* Amsterdam, 1989, pp. 59-95.

Zandvliek, K., «Kartografie, Prins Maurits en de Van Berckenrodes», en K. Zandvliet (ed.), *Prins Maurits' kaart van Rijnland...,* Alphen aan den Rijn, 1989.

ÍNDICE ONOMÁSTICO

ÍNDICE TOPONÍMICO

Este libro se terminó de imprimir
en los talleres de [illegible]
en el mes de julio de 1992.

Este libro se terminó de imprimir
en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
en el mes de julio de 1992.

El libro *La expansión holandesa en el Atlántico,* de Ernst van den Boogaart, Pieter C. Emmer, Peter Klein y Kees Zandvliet, forma parte de la Colección «Mar y América», dirigida por el Almirante Fernando de Bordejé, Director del Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid.

COLECCIÓN MAR Y AMÉRICA

- Tráfico de Indias y política oceánica.
- Armadas españolas de Indias.
- Astronomía y navegación en España. Siglos XVI-XVIII.
- El Pacífico ilustrado: del lago español a las grandes expediciones.
- Las naves del Descubrimiento y sus hombres.
- España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur.
- El mar en la historia de América.
- Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América.
- Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias.
- La expansión holandesa en el Atlántico.

En preparación:

- La Marina española en la emancipación de Iberoamérica.
- Cuatro siglos de cartografía en América.
- Expediciones españolas del siglo XVIII. El paso del Noroeste.
- La Marina en el gobierno y administración de Indias.
- Navegantes portugueses.
- Navegantes franceses.
- Navegantes británicos.
- Navegantes italianos.
- Navegantes españoles.

La Fundación MAPFRE América, creada en 1988, tiene como objeto el desarrollo de actividades científicas y culturales que contribuyan a las siguientes finalidades de interés general:

Promoción del sentido de solidaridad entre los pueblos y culturas ibéricos y americanos y establecimiento entre ellos de vínculos de hermandad.

Defensa y divulgación del legado histórico, sociológico y documental de España, Portugal y países americanos en sus etapas pre y post-colombina.

Promoción de relaciones e intercambios culturales, técnicos y científicos entre España, Portugal y otros países europeos y los países americanos.

MAPFRE, con voluntad de estar presente institucional y culturalmente en América, ha promovido la Fundación MAPFRE América para devolver a la sociedad americana una parte de lo que de ésta ha recibido.

Las *Colecciones MAPFRE 1492*, de las que forma parte este volumen, son el principal proyecto editorial de la Fundación, integrado por más de 250 libros y en cuya realización han colaborado 330 historiadores de 40 países. Los diferentes títulos están relacionados con las efemérides de 1492: descubrimiento e historia de América, sus relaciones con diferentes países y etnias, y fin de la presencia de árabes y judíos en España. La dirección científica corresponde al profesor José Andrés-Gallego, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

EDITORIAL
MAPFRE

